

Ld 13



28 13

UB Braunschweig

84



1205-504-3

1205-5043

Staatsverträge

und

Concessionen

in Betreff der

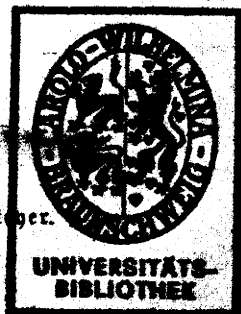
Braunschweigischen Eisenbahnen.

Ld 13

Ver

Braunschweig, 1878

Druck von Joh. Heinr. Meyer.



Inhalts - Verzeichniß.

	Seite
Staats-Vertrag über die Anlegung von Eisenbahnen von Braun- schweig nach Harzburg und Goslar	1
Separatartikel zu dem zwischen dem Königreiche Hannover und dem Herzogthume Braunschweig abgeschlossenen Vertrag vom heutigen Tage, betreffend die Anlegung von Eisenbahnen zwischen Braun- schweig, Harzburg und Goslar.....	14
Staats-Vertrag wegen Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Städte Celle, Hannover, Hildesheim und Braunschweig	16
Staats-Vertrag über die Errichtung einer Eisenbahn von Magde- burg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden	22
Staats-Vertrag über Ausführung der Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig.....	31
Staats-Vertrag über die Anlage einer die Städte Hannover, Braun- schweig, Celle und Hildesheim verbindenden Eisenbahn.....	41
Staats-Vertrag betreffend den Bau der Hannoverschen Südbahn und einer Verbindungsbahn zwischen der Harzburger Eisenbahn und der Hannoverschen Südbahn.....	46
Separat-Artikel zum Vertrage zwischen dem Königreich Hannover und dem Herzogthum Braunschweig, betreffend den Bau der Hanno- verschen Südbahn und einer Verbindungsbahn zwischen der Harz- burger Eisenbahn und der Hannoverschen Südbahn	57
Staats-Vertrag wegen Anlegung einer Eisenbahn von Kreienzen über Holzminden nach Altenbeken	61
Bereinbarung zwischen den Regierungen von Hannover und Braun- schweig, betreffend Regelung von Verkehrsinteressen	68
Vertrag den Betriebswechsel zwischen der Braunschweigischen und der Westphälischen Eisenbahn betreffend	74

	Seite
Bereinbarung wegen der Übernahme des Betriebes auf der Goslar-Bienenburger Eisenbahn durch die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postdirection	81
Staats-Vertrag den Bau einer Eisenbahn von Jerzheim nach Borchum betreffend	98
Vertrag die Bundes-Telegraphenanlagen an den Braunschweigischen Eisenbahnen betreffend	107
Staats-Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Herzberg über Osterode nach Seesen	117
Staats-Vertrag den Bau einer Eisenbahn von Magdeburg über Eilsleben nach Helmstedt und Braunschweig sowie von Eilsleben über Schöningen nach Jerzheim betreffend	122
Vertrag über den Verkauf der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen	137
Staats-Vertrag den Verkauf der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen betreffend	160
Schlussprotocoll	177
Verordnung die Publication der Concession der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von der Station Gr.-Gleibingen in der Richtung auf Hilbesheim bis zur Braunschweigischen Landesgrenze	180
Privilegium der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zur Emission von 9,600,000 Mark Reichswährung (3,200,000 Thlr.) Prioritäts-Obligationen	185
Schema A. Prioritäts-Obligation der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft	192
Schema B. Zinscoupon der Prioritäts-Obligation der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft	193
Schema C. Talon der Prioritäts-Obligation der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft	194
Concession für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Langelsheim nach Neukrug ..	195

Staats-Vertrag

über die

Anlegung von Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg und Goslar.

Nachdem Seine Majestät der König von Hannover, und Seine Durchlaucht der Herzog von Braunschweig beschlossen haben, behuf Erleichterung des Verkehrs Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg und nach Goslar zur Ausführung bringen, auch dieselben gegenseitig durch Ihre Gebiete führen zu lassen, und dann zu den solcherhalb erforderlichen näheren Unterhandlungen, Seine Majestät der König von Hannover:

Allerhöchst Ihren Hofrath Ernst Friedrich Georg Hüpeden, Ritter des Königlich Hannoverischen Guelphen- und des Churfürstlichen goldenen Löwenordens
und

Allerhöchst Ihren Geheimen-Canzlei-Secretair Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt,
und

Seine Durchlaucht der Herzog zu Braunschweig und Lüneburg

Höchst Ihren Finanzdirector und Geheimen-Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Commandeur des Königlich Hannoverschen Guelphen- und des Churheffischen goldenen Löwenordens, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienstordens und Inhaber des Waterloo Ehrenzeichens

zu Bevollmächtigten ernannt haben, so ist von denselben unter Vorbehalt der Ratification nachfolgender Vertrag verabredet und geschlossen worden.

Artikel 1.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg anzulegende Eisenbahn durch Königlich Hannoversches Gebiet zu führen. Die bei dieser Anlage zu befolgende Bahnlinie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn ostwärts von Heiningen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete angelegt, zuerst unweit Heiningen in das Königlich Hannoversche Gebiet eintritt und durch dasselbe neben den Ortschaften Burgdorf, Schladen, Wiedelah und Bienenburg bis an die im Thale des Adauflusses belegenen beiderseitigen Landesgrenzen und sodann in das Herzoglich Braunschweigische Amt Harzburg geführt wird.

Artikel 2.

Die speciellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen; es wird jedoch eine darüber anzufertigende Generalkarte gleichzeitig bei Auswechselung der Ratifications-Urkunden dieses Vertrages, und ein Special-Plan der ganzen Bahn im Königlich

Höchst Ihren Finanzdirector und Geheimen-Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Commandeur des Königlich Hannoverischen Guelphen- und des Thurneyschen goldenen Löwenordens, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienstordens und Inhaber des Waterloo Ehrenzeichens

Bevollmächtigten ernannt haben, so ist von denselben unter Vorbehalt der Ratification nachfolgender Vertrag verabredet und geschlossen worden.

Artikel 1.

Die Königlich Hannoverische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg anzulegende Eisenbahn durch Königlich Hannoverisches Gebiet zu führen. Die bei dieser Anlage zu befolgende Bahulinie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß die Bahn ostwärts von Heiningen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete angelegt, zuerst unweit Heiningen in das Königlich Hannoverische Gebiet eintritt und durch dasselbe neben den Ortschaften Burgdorf, Schladen, Bückeburg und Bienenburg bis an die im Thale des Adaußflusses gelegenen beiderseitigen Landesgrenzen und sodann in das Herzoglich Braunschweigische Amt Harzburg geführt wird.

Artikel 2.

Die speciellere Bestimmung der Bahulinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen; es wird jedoch eine darüber anzufertigende Generalliste gleichzeitig mit der Uebersetzung der Ratifications-Urkunden dieses Vertrages mit dem Special-Plan der ganzen Bahn im Königlich

Hannoverschen Gebiete nach Beendigung des Baues der Königlich Hannoverschen Regierung mitgetheilt werden.

Eine Abweichung von der festgestellten, in der Generalkarte bezeichneten Bahnlinie, bedarf einer fernern vorgängigen Verständigung zwischen beiden Regierungen.

Artikel 3.

Die zur Eisenbahnanlage im Königlich Hannoverschen Gebiete erforderliche Abtretung des Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Grundgerechtsamen, geschieht, insofern gültige Vereinbarungen zwischen den Betheiligten nicht zu erreichen sind, nach den Bestimmungen des für das Königreich Hannover etwa zu erlassenden Expropriationsgesetzes.

Domanial-Pertinenzen, welche zur Bahnanlage erforderlich sein möchten, sollen unter Vorbehalt des Eigenthums, an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zur Benutzung für die Bahnanlage gegen angemessene Entschädigung abgetreten werden.

Artikel 4.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verspricht, bei der Auswahl und Erwerbung der zur Bahnanlage abzutretenden Grundflächen und Gerechtsame mit möglichster Billigkeit gegen die dabei im Königreiche Hannover Betheiligten zu verfahren.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird sowohl durch die Localobrigkeit, als auch durch die Domanialbehörde thunlichst dahin wirken, daß der Zweck einer gültigen Vereinbarung in obiger Beziehung vollständig erreicht werde.

Artikel 5

In Beziehung auf die von den abzutretenden Grundflächen zu prästirenden öffentlichen, gutherrlichen, Parochial-

und Communallasten und Abgaben, wird das künftige Rechtsverhältniß durch die über die Acquisition jener Grundflächen abzuschließenden Contracte mit festgestellt werden.

Die auf den abzutretenden Flächen haftende Grundsteuer wird jedoch jedenfalls von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung übernommen.

Artikel 6.

Die für die Eisenbahn requirirten, im Königlich Hannoverschen Gebiete belegenen Grundstücke, dürfen ohne vorgängige Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung weder veräußert noch mit dinglichen Lasten beschwert werden.

Artikel 7.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der ganzen Bahnanlage, soweit sie das Königlich Hannoversche Gebiet berührt, der Krone Hannover ausschließlich vorbehalten. Es sollen mithin alle Bestimmungen, welche über die Benutzung von Eisenbahnen im Königreiche Hannover, demnächst etwa erlassen werden, auch auf die Braunschweig-Harzburger Eisenbahn zur Anwendung kommen, insoweit nicht ein Anderes durch die nach Artikel 23 des gegenwärtigen Vertrages festzustellende Bahnordnung bestimmt wird.

Artikel 8.

Die Bahn soll zu zweckmäßiger Beförderung von Personen und Gütern eingerichtet und mit möglichster Solidität so construirt und jederzeit so unterhalten werden, daß mit Ausnahme solcher Perioden, wodurch die Ausführung von Reparaturen eine Unterbrechung unvermeidlich verursacht wird, in der Benutzung der Bahn keine Behinderungen eintreten.

Die Wahl und Einrichtung der Beförderungsmittel hängt von dem Ermessen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung ab.

Artikel 9.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird solche Einrichtungen treffen, daß die im Königlich Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecke gegen Ueberschwemmungen gesichert, und daß in deren Umgebungen die jetzige Inundationsfläche nicht zum Nachtheile der Hannoverschen Grundbesitzungen verändert werde.

Die zu diesem Zwecke oder wegen der Bahnanlage überhaupt erforderliche Correction des Oerflusses im Königlich Hannoverschen Gebiete, soll nach einem, von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung mitzutheilenden, durch das Königlich Hannoversche Ministerium festzustellenden Plane geschehen.

Artikel 10.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird dafür sorgen, daß die Verbindung zwischen einzelnen Ortschaften und Grundbesitzungen im Königlich Hannoverschen Gebiete weder gestört, noch unverhältnißmäßig erschwert werde.

Die solcherhalb zu treffenden Anordnungen, namentlich über die Anzahl, den Platz und die Einrichtung der Überfahrten und Tristen, sollen wo möglich durch eine, zwischen den Herzoglich Braunschweigischen Bevollmächtigten und den dabei diesseits Betheiligten abzuschließende Übereinkunft festgestellt werden, welche den zuständigen Regiminal- Behörden zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen ist.

Kann eine Vereinbarung auf diesem Wege nicht erreicht werden, so wird das Königlich Hannoversche Ministerium die Differenz definitiv entscheiden, wobei jedoch den Gemein-

den und Privatpersonen die gerichtliche Geltendmachung etwaiger Rechtsansprüche vorbehalten bleibt.

Artikel 11.

Anpflanzungen von Bäumen an der Seite der Bahn dürfen nur mit Zustimmung der dabei betheiligten Grundbesitzer geschehen.

Anpflanzungen von Buschwerk und Hecken sind an eine derartige Zustimmung nicht gebunden, vorausgesetzt, dass dabei etwa bestehende gesetzliche oder observanzmäßige Regeln beachtet werden.

Artikel 12.

Sollte die Bahnanlage nach erfolgter Acquisition der Grundstücke nicht vollendet oder später nicht zu Eisenbahntransporten weiter benutzt werden, so ist bei der sodann einzuleitenden Veräußerung der im Königlich Hannoverschen Gebiete belegenen Bahngrundstücke den Eigenthümern der anliegenden Grundbesitzungen ein Vorkaufsrecht zu gestatten.

Artikel 13.

Bei etwaiger Stellung von Menschen oder Pferden behuf Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahn so wie behuf der Eisenbahntransporte ist den Königlich Hannoverschen Unterthanen gleiche Concurrrenz mit den Herzoglich Braunschweigischen Unterthanen zu gestatten.

Diejenigen Arbeiten bei der Bahnanlage im Königlich Hannoverschen Gebiete, welche nicht eigentliche Kunstfertigkeit erfordern, sollen vorzugsweise durch Königlich Hannoversche Unterthanen, welche dazu von der Localobrigkeit zu designiren sind, — beschafft werden, — in soweit solche in hinreichender Anzahl sich finden und vorausgesetzt, dass sie mit

denjenigen Arbeitslohne sich begnügen, für welche dieselben Arbeiten durch Andere verrichtet werden können.

Artikel 14.

Die Bestimmung des Bahn- und Transportgeldes für Personen, Thiere und Sachen bleibt der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen, welche dasselbe zum Besten des öffentlichen Verkehrs so billig als möglich stellen wird.

Das Bahn- und Transportgeld für Sachen jeder Art soll jedoch in keinem Falle höher angesetzt werden, als der Frachtlon der gewöhnlichen Fuhrleute auf gewöhnlichen Chausseen und Wegen gleichzeitig und bei gleicher Waarenqualität und Entfernung unter ähnlichen örtlichen Verhältnissen zu stehen kommen.

Artikel 15.

Bei der Benutzung der Bahn zur Förderung von Personen, Thieren und Sachen, namentlich bei Feststellung und Erhebung der Bahn- und Transportgelde, sollen die gegenseitigen Unterthanen unter übrigens gleichen Verhältnissen gleichmäßig behandelt werden, so dass den Herzoglich Braunschweigischen Unterthanen als solchen dabei kein Vorzug vor den Königlich Hannoverschen Unterthanen eingeräumt werden darf.

Der Königlich Hannoverschen Bergwerks- und Hüttenverwaltung soll die Benutzung der Bahn zu Transporten jeder Art unter denselben Bedingungen eingeräumt werden, wie sie für die Herzoglich Braunschweigische Bergwerks- und Hüttenverwaltung zur Anwendung kommen.

Die Bahn-Verwaltungsbehörde wird von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung angewiesen werden, diesen Grundsätzen gemäß zu verfahren, und sollen zugleich die mit spe-

cieller Verwaltung der Bahn- und des Transportwesens beauftragten Officianten auf genaue Befolgung der vorstehenden Verabredungen, nach einer zwischen den beiden contrahirenden Regierungen gemeinschaftlich festzustellenden Eidesformel, verpflichtet werden.

Im Übrigen soll, der obigen Grundsätze unbeschadet, der Bahnverwaltung überlassen sein, solche Personen, Thiere oder Sachen, welche sich allgemein oder in einzelnen Fällen zu dem Transporte auf der Bahn nicht eignen, davon auszuschließen.

Artikel 16.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird für angemessene polizeiliche Beaufsichtigung der ganzen Bahnstrecke sorgen.

Diese Beaufsichtigung kann zwar Herzoglich Braunschweigischen Officianten auch im Königlich Hannoverschen Gebiete übertragen werden, es sollen jedoch die in diesem Gebiete vorkommenden, die Bahnanlage oder deren Transporte betreffenden Polizei- und Criminalvergehen den Königlich Hannoverschen Behörden zur Untersuchung und zum Erkenntnisse angezeigt und nach Königlich Hannoverschen Gesetzen beurtheilt werden.

Artikel 17.

Der Betrieb auf der Eisenbahn soll, so lange derselbe von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung auf Rechnung des Staats besorgt wird, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlicher öffentlicher Abgabe im Königreiche Hannover nicht beschwert werden.

Artikel 18.

Für den Fall, dass die zwischen den contrahirenden Staaten jetzt bestehende Steuer- und Zollvereinigung nicht fortgesetzt

und in beiden Staaten ein getrenntes Steuer- und Zollsystem wieder eingeführt werden sollte, ist in Ansehung der auf der Braunschweig-Harzburger Eisenbahn von Seiten Hannovers etwa zu erhebenden Durchgangsabgaben Folgendes verabredet.

(1.)

Frei von jeder Durchgangs-Abgabe werden gelassen werden:

- a. die im ersten Abschnitte des jetzt bestehenden Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangs-Abgabe-Tarifs angegebenen Gegenstände, mit Ausnahme derjenigen, welche darin ad Nr. 10, 13, 26, 28, 32 und 42 bezeichnet sind.
- b. folgende rohe Producte und Fabrikate, nämlich: Getreide, Hülsenfrüchte und Oelfamen aller Art, Butter, Käse, Wolle, rohe Häute und Felle, Wildpret, gemeines Harz, Pott- und Waidasche, Steinkohlen, Kalk, Gyps, behauene Bau-, Bruch- und Quadersteine, gebrannte Mauer- und Dachsteine, gemeine Töpferwaaren, europäisches Bau- und Nutzholz, Borke und Lohe, Torf und die Producte und Fabrikate des herrschaftlichen Berg- und Hütten-Betriebes.

(2.)

Alle anderen Gegenstände des Handels und Verkehrs dürfen einer Durchgangs-Abgabe unterworfen werden, welche jedoch höchstens ein Achttheil der nach dem allgemeinen Gesetze alsdann zur Anwendung kommenden Abgabe-Sätze betragen dürfen.

Artikel 19.

Soll die Bahnanlage selbst oder der Betrieb der Eisenbahn-Transporte an Privatgesellschaften oder an sonstige Privatunternehmer, sei es im Wege einer Concession oder einer

Verpachtung übergehen, so ist dazu die Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung erforderlich und wird dann über die einer Abänderung bedürftigen Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den Regierungen beider Staaten verabredet werden.

Artikel 20.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird die Königlich Hannoversche Regierung gegen alle, wider diese letztere in Folge der Eisenbahnanlage etwa zu erhebenden Ansprüche Dritter vertreten und jeden derartigen Anspruch auf Ihre Kosten zur Erledigung bringen.

Artikel 21.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung, eine von Goslar nach Bienenburg anzulegende, der Braunschweig-Harzburger Bahn anzuschließende Eisenbahn durch Herzoglich Braunschweigisches Gebiet zu führen.

Alle in den vorstehenden Artikeln 2 bis 20 enthaltenen Bestimmungen sollen, im umgekehrten Verhältnisse wegen der Bahn zwischen Goslar und Bienenburg gleichmäßig zur Anwendung kommen, so daß die durch jene Bestimmungen begründeten Rechte und Verpflichtungen der einen Regierung hinsichtlich der Goslar-Bienenburgschen Bahnanlage als Rechte und Verpflichtungen an der anderen Regierung anzusehen sind.

Artikel 22.

Unweit der Ortschaften Bienenburg und Schladen werden von Seiten der Herzoglich Braunschweigischen Verwaltung Abladeplätze behuf der Eisenbahntransporte angelegt.

Der neben Bienenburg anzulegende Abladeplatz wird zur Aufnahme aller von Goslar und Oker ankommenden und dahin abgehenden Transporte vollständig mit eingerichtet.

Die Kosten der Einrichtung und Unterhaltung dieses Abladeplatzes und seiner Zubehörungen an Gebäuden und Utensilien jeder Art übernimmt die Herzoglich Braunschweigische Regierung, auch gestattet dieselbe dem Königlich Hannoverschen Gouvernement die unentgeltliche Benutzung jenes Abladeplatzes für alle Transporte zwischen Bienenburg und Goslar.

Dagegen sollen die zur Einrichtung des Bienenburger Abladeplatzes erforderlichen Grundstücke auf Kosten der Königlich Hannoverschen Regierung acquirirt werden.

Die Auswahl der für diesen Abladeplatz zu bestimmenden Fläche und die Feststellung ihres Umfanges an Grund und Boden bleibt der nähern Verabredung überlassen.

Für die Goslar-Bienenburgsche Bahn wird von Seiten der Königlich Hannoverschen Verwaltung ein Abladeplatz neben dem Dorfe Oker eingerichtet.

Artikel 23.

Zur thunlichsten Sicherung der Bahn und Bahnfahrten gegen Gefährdungen und Störungen soll eine Bahnordnung gleichmäßig für die Bahnen nach Harzburg und nach Goslar durch die Regierungen beider Staaten gemeinschaftlich festgestellt und erlassen werden.

Artikel 24.

Die contrahirenden Regierungen verpflichten sich, auf der von ihnen angelegten Eisenbahn, die Spurbreite, — welche bei dem ersten Baue der Goslar-Bienenburgschen Bahn nach

der Spurbreite der Braunschweig-Harzburger Bahn bestimmt werden soll, — späterhin nicht anders als gemeinschaftlich und gleichzeitig abzuändern.

Artikel 25.

Jedem der beiden contrahirenden Staaten ist die Anschließung von Seiten- oder Zweigbahnen an die Hauptbahn innerhalb seines Gebietes in jeder Richtung gestattet.

Artikel 26.

Jede der beiden Regierungen wird über die Einzelheiten des ganzen Plans, namentlich über die Bauart, über die Förderungsmittel, über die Verwaltung des Transportwesens und über die Einrichtung der Abladeplätze, alle diejenigen Nachrichten bereitwillig mittheilen, welche die andere Regierung zu erhalten etwa wünschen möchte.

Artikel 27.

Nach Ablauf eines Zeitraumes von Fünfzig Jahren vom Tage der Auswechselung der Ratificationsurkunden des gegenwärtigen Vertrags angerechnet, soll jeder der contrahirenden Staaten befugt sein, die in seinem Gebiete belegene von dem anderen Staate erbaute Bahnstrecke resp. zwischen Braunschweig und Harzburg, und Bienenburg und Goslar, als käuflich für sich zu erwerben. Das Kaufgeld ist in solchem Falle durch Taxation auszumitteln, über deren Grundlagen beide Regierungen eintretenden Falls sich vereinigen wollen.

Wegen gegenseitiger Benutzung der Bahn zwischen den eben bemerkten Ortschaften wird dann gleichzeitig ein neuer Vertrag zwischen beiden Staaten abgeschlossen werden. So lange der eine oder der andere Staat von jener Befugniß

zum Ankaufe nicht Gebrauch macht und eine sonstige Vereinbarung nicht zu Stande kommt, soll der gegenwärtige Vertrag in Kraft bleiben.

Artikel 28.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen vorgelegt werden, deren Auswechselung bald thunlichst stattfinden wird.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover am 13. November Eintausend Achthundert Sieben und dreißig.

(L. S.) **Ernst Friedrich Georg Säpeden.**

(L. S.) **Carl Ludwig Rudolph Soppensiedt.**

(L. S.) **August Philipp Christian Theodor v. Amsberg.**

Separatartikel

zu dem

zwischen dem Königreiche Hannover und dem Herzogthume
Braunschweig abgeschlossenen Vertrage vom heutigen Tage,
betreffend die Anlegung von Eisenbahnen zwischen
Braunschweig, Harzburg und Goslar.

Artikel 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der
Königlich Hannoverschen Regierung die Anlegung einer Eisen-
bahn von Hannover, in oder durch die südlichen Provinzen
des Königreichs durch das Herzoglich Braunschweigische Ge-
biet, wogegen die Königlich Hannoversche Regierung der Her-
zoglich Braunschweigischen Regierung die Befugniss zur An-
schließung einer von Braunschweig aus, in oder durch das
Königlich Hannoversche Gebiet nach jenen Provinzen zu
führenden Eisenbahn zugesteht, und sollen bei solchen Eisen-
bahnanlagen die alsdann bestehenden Expropriationsgesetze
gegenseitig zur Anwendung kommen.

Über die specielle Richtung dieser Eisenbahnen sollen ein-
tretenden Falls demnächst fernere Verhandlungen eingeleitet
werden, bei denen jedoch von keiner Seite lästigere Bedin-
gungen, als die für die Bahnen von Braunschweig nach Harz-
burg und Goslar festgestellten, zu machen sind.

Hinsichtlich der für jene Bahnen etwa anzuordnenden Durchgangsabgaben ist, von dem Grundsatz auszugehen, daß für die Verbindung der Hansestädte mit dem Süden die beiderseitigen Durchgangsabgaben sowohl für die über Hannover, als für die über Braunschweig führende Straße gleichgestellt werden.

Artikel 2.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung eine vom Oberharze über Langelsheim, im Innerstethale abwärts, oder nach Goslar, oder vom Oberharze ab im Okerthale etwa anzulegende Eisenbahn durch Herzoglich Braunschweigisches Gebiet zu führen.

Bei der hierüber demnächst zu treffenden näheren Verabredung sollen die Bedingungen des gegenwärtigen Vertrages zum Grunde gelegt werden.

Artikel 3.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erklärt sich bereit, sowohl die Verwaltung der Bienenburg-Goslarischen Bahnanlage selbst als auch den ganzen Betrieb der Transporte auf dieser Eisenbahn mit zu übernehmen, insofern solches von der Königlich Hannoverschen Regierung gewünscht werden sollte.

Es bleibt jedoch vorbehalten, für diesen Fall das Nähere durch gegenseitige Vereinbarung festzustellen.

Staats-Vertrag

wegen

Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Städte Celle, Hannover, Hildesheim und Braunschweig.

Nachdem Seine Majestät der König von Hannover und Seine Durchlaucht der Herzog von Braunschweig und Lüneburg beschlossen haben, zur Verbindung der Städte Celle, Hannover, Hildesheim und Braunschweig Eisenbahnen in Ausführung bringen zu lassen und dann behuf der solcher-
halb erforderlichen näheren Unterhandlungen:

Seine Majestät der König von Hannover Allerhöchst
Ihren Canzleirath Carl Ludwig Rudolph Hoppen-
stedt, Ritter des Herzoglich Braunschweigischen Ordens
Heinrich des Löwen;

Seine Durchlaucht der Herzog von Braunschweig Höchst
Ihren Finanzdirector und Geheimen Legationsrath August
Philipp Christian Theodor von Amberg, Com-
mandeur zweiter Classe vom Herzoglich Braunschweigischen
Orden Heinrich des Löwen, Commandeur des Königlich
Hannoverschen Guelphenordens, Ritter des Königlich Preu-

fiſchen rothen Adlerordens zweiter Claſſe, Commandeur des Kurfürſtlich Heſſiſchen Ordens vom goldenen Löwen, Ritter des Königlich Sächſiſchen Civil-Verdienſt-Ordens und Inhaber des Waterloo-Ehrenzeichens, zu Bevollmächtigten ernannt haben, ſo iſt von denſelben, unter Vorbehalt der Ratification, nachſolgender Vertrag verabredet und geſchloſſen worden.

Artikel 1.

Die Königlich Hannoverſche und die Herzoglich Braunschweigſche Regierung verpflichten ſich, innerhalb ihres Gebiets die Anlegung von Eiſenbahnen zur Verbindung der Städte Celle, Hannover, Hildeſheim und Braunschweig zu geſtatten und zugleich mit Anwendung der ihnen verfaſſungsmäßig zuſtehenden Mittel dahin zu wirken, daß dieſe Eiſenbahnanlagen baldigſt zur Ausführung gelangen.

Artikel 2.

Kommen die im Artikel 1 angegebenen Eiſenbahnanlagen zur Ausführung, ſo ſollen die von einer jeden der vier oben genannten Städte auslaufenden Eiſenbahnlinien in möglichſt gerader Richtung auf den unmittelbar neben dem Dorfe Lehrte, Königlich Hannoverſchen Amtes Ilten, anzulegenden, für alle dieſe Linien gemeinſchaftlich zu benutzenden Bahnhof zuſammengeführt werden.

Es ſoll die Beſtimmung über die dieſen Eiſenbahnen zu gebende ſpeciellere Richtung und über den Platz und die Einrichtung der Bahnhöfe innerhalb des Königlich Hannoverſchen Gebiets lediglich der Königlich Hannoverſchen Regierung, die Feſtſtellung der Richtungslinien für die Bahnſtrecke von der Hannover-Braunschweigſchen Grenze bis zur Stadt Braunschweig, ſowie der auf dieſer Strecke etwa anzulegenden Bahn-

höfe aber der Herzoglich Braunschweigschen Regierung überlassen bleiben.

Dabei ist verabredet, dass die von dem Bahnhofe bei Lehrte auf Braunschweig ziehende Eisenbahn, soweit es die Terrain-Verhältnisse gestatten, in gerader Richtung auf die Stadt Peine vergestalt, dass die Bahn keinesfalls weiter als höchstens 400 Ruthen nordwärts oder südwärts von dieser Stadt zu liegen kommt, zu führen sei.

Die Feststellung des zwischen den Städten Peine und Braunschweig belegenen Übergangspunktes über die Hannover-Braunschweigsche Landesgrenze, welcher möglichst in gerader Richtung zwischen beiden Städten angenommen werden soll, bleibt der besonderen Vereinbarung unter den contrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 3.

Für den Fall, dass der Bau der im Artikel 1 bezeichneten, im Königlich Hannoverschen Gebiete belegenen Eisenbahnen durch eine eigene Gesellschaft von Privatunternehmern ausgeführt und von dieser Gesellschaft der Wunsch zu erkennen gegeben werden sollte, auf ihre Kosten auch die Strecke von der Hannover-Braunschweigschen Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig zu erbauen, erklärt sich die Herzoglich Braunschweigsche Regierung bereit, dieser Gesellschaft auf deren Ansuchen vorzugsweise vor einer andern die dazu erforderliche Concession zu ertheilen, auch zu gestatten, dass die Gesellschaft in der Stadt Hannover ihr Domicil und den Hauptsitz ihrer Verwaltung habe.

Die von der Herzoglich Braunschweigschen Regierung der Gesellschaft zu ertheilende Concession soll mit derjenigen, welche diese Gesellschaft von der Königlich Hannoverschen Regierung erlangen wird, in Übereinstimmung gebracht werden, soweit

solches nach den im Herzogthume Braunschweig bestehenden Gesetzen und Verwaltungsprincipien irgend thunlich erscheinen wird.

Vor definitiver Ertheilung der Concessionen wollen die beiden contrahirenden Regierungen sich darüber verständigen: in welchen Fällen die auf den Grund der Concessionen erforderlich werdende Einwirkung der Landesregierung auf das Unternehmen von beiden hohen Regierungen oder ausschließlich nur von einer derselben wahrzunehmen sein werde.

Dabei soll der Gesichtspunkt zur Grundlage dienen, daß zwar einer jeden Regierung die Ausübung ihrer Hoheitsrechte in Beziehung auf die in ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke vorzubehalten sei, daß jedoch die Anordnungen, welche die Verhältnisse der ganzen Eisenbahngesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und die Verwaltung ihrer Unternehmung im Allgemeinen betreffen, ohne sich auf die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegene Bahnstrecke ausschließlich zu beziehen, der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen bleiben. So wird namentlich die Genehmigung des Ausgebens von neuen Actien und die Aufnahme von Anleihen, falls nicht etwa auf die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegene Bahnstrecke oder deren Ertrag eine Hypothek bestellt werden soll, lediglich der Königlich Hannoverschen Regierung anheimzustellen sein.

Das Statut der Gesellschaft bedarf in beiden Staaten der landesherrlichen Bestätigung.

Übrigens haben beide hohe Regierungen wegen der den Unternehmern zu bewilligenden Erleichterungen und Begünstigungen nähere Verabredung getroffen.

Artikel 4.

Für den Fall, daß die im Artikel 3 bezeichnete Gesellschaft von Privatunternehmern den Bau der Eisenbahnstrecke

von der Hannover-Braunschweigischen Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig nicht mit zu übernehmen wünscht, macht die Herzoglich Braunschweigische Regierung sich anheischig, die Ausführung dieses Eisenbahnbaues entweder auf eigene Kosten oder durch eine andere, von ihr zu gründende und mit Concession zu versehende Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, auch dafür zu sorgen, dass der Eisenbahnbetrieb auf jener Strecke zu gleicher Zeit mit dem auf der Strecke von der Hannover-Braunschweigischen Grenze bis zur Stadt Hannover eröffnet werden könne.

Artikel 5.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird durch die der Gesellschaft zu ertheilende Concession bewirken, dass von den im Artikel 1 bezeichneten vier Bahnstrecken innerhalb des Königreichs Hannover die letzte spätestens nach Ablauf von zwei Jahren, von der Vollendung der ersten jener Bahnstrecken angerechnet, dem Betriebe geöffnet werde.

Artikel 6.

Da die im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahnen ein zusammenhängendes Ganzes bilden, so machen die hohen contractirenden Regierungen sich verbindlich, die Spurweite für diese Bahnen zu 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch im Lichten der Schienen festzusetzen und in dieser Weite stets erhalten zu lassen.

Artikel 7.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungs-Preise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staats in das Gebiet des

anderen Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungs-Preise ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Artikel 8.

Einer jeden der beiden contrahirenden Regierungen bleibt überlassen, innerhalb ihres Gebiets zu gestatten, dass Haupt- oder Zweigbahnen an die oben bezeichneten Eisenbahn-Anlagen angeschlossen und dass diese letzteren selbst weiter fortgeführt werden.

Artikel 9.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der allerhöchsten und höchsten Ratification vorgelegt werden, deren Auswechselung längstens binnen 4 Wochen stattfinden wird.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, den 22. Februar 1841.

(L. S.) **Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt.**

(L. S.) **August Philipp Christian Theodor v. Amsberg.**

Staats-Vertrag

über die

Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschers-
leben nach Braunschweig, Hannover und Minden.

Da Seine Majestät der König von Preußen, Seine Majestät der König von Hannover und Seine Durchlaucht der Herzog von Braunschweig und Lüneburg die Absicht haben, Allerhöchst und Höchst Ihre Gebiete durch eine Eisenbahn, welche sich an die von der Königlich Preussischen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, in nähere Verbindung zu bringen, so sind zur Feststellung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Uebereinkunft erfordernden Verhältnisse, zu Bevollmächtigten ernannt von Seiner Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchst Ihr Geheimer Ober-Finanz-Rath Adolph Georg Theodor Pochhammer, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens dritter Classe mit der Schleife, des Königlich Bayerischen Civil-Verdienst-Ordens der Krone, des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens und des Königlich Württembergischen Ordens der Krone,
Allerhöchst Ihr Geheimer Ober-Finanz-Rath Adolph von Pommer-Esche, Ritter des Königlich Preussischen

rothen Adler=Ordens vierter Classe, Commandeur des Herzoglich Anhaltischen Gesamt-Haus=Ordens Albrecht des Bären
und

Allerhöchst Ihr Geheimer Legationsrath Carl Ludwig Gustav Bock, Ritter des rothen Adler=Ordens dritter Classe mit der Schleife, des Kaiserlich Russischen St. Stanislaus=Ordens zweiter Classe, des Königlich Französischen Ordens der Ehrenlegion und des Königlich Hannoverschen Guelphen=Ordens,

von Seiner Majestät dem Könige von Hannover

Allerhöchst Ihr Kammer=Consulent Friedrich Ernst Witte, Ritter des Großherzoglich Oldenburgischen Haus- und Verdienst=Ordens

und

von Seiner Durchlaucht dem Herzoge von Braunschweig und Lüneburg

Höchst Ihr Finanzdirector und Geheimer Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler=Ordens zweiter Classe, Commandeur des Königlich Hannoverschen Guelphen- und des Kurfürstlichen goldenen Löwen=Ordens, Ritter des Königlich Sächsischen Civil=Verdienst=Ordens und Inhaber des Waterloo=Chrenzeichens

und

Höchst Ihr Minister=Resident am Königlich Preussischen Hofe, der Oberst-Lieutenant, Cammerherr Otto Wilhelm Carl von Röder, Comthur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Comthur erster Classe des Herzoglich Sächsischen Ernestinischen Haus=Ordens, Comthur des Königlich Belgischen Leopold=Ordens, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler=

Ordens dritter Classe und des Königlich Bayerischen Civil-Verdienst-Ordens,
welche nach vorhergegangener Verhandlung über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Königlich Preussische, die Königlich Hannoverische und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichten sich, innerhalb Ihres Gebiets die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten.

Zwischen den eben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen so geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältnisse irgend zulassen.

Artikel 2.

Da die im Artikel 1 bezeichnete Eisenbahn ein zusammenhängendes Ganzes bilden soll, so machen die hohen contrahirenden Regierungen sich verbindlich, die Spurweite für diese Bahn mit der auf den Preussischen Eisenbahnen angenommenen von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch im Lichten der Schienen, in Übereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der hohen contrahirenden Regierungen überlassen, innerhalb Ihres Gebiets die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen, oder eine Gesellschaft von Privatunternehmern dafür zu concessioniren, in welchem letzteren Falle den concessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den resp. Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen anderen Eisenbahn-Unternehmungen einräumen.

Von den solchergestalt ertheilten Concessionen werden die hohen contrahirenden Regierungen sich gegenseitig Mittheilung machen.

Artikel 4.

Die hohen contrahirenden Regierungen werden dahin sehen, daß die Regulirung der Fahrten auf eine dem Zwecke möglichst entsprechende Weise geschieht. Insbesondere wollen dieselben durch nähere Verständigung zu erreichen suchen, daß täglich wenigstens einmal die Fahrten auf den von verschiedenen Unternehmern angelegten Eisenbahnen ineinandergreifen.

Artikel 5.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungs-Preise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungs-Preise ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Artikel 6.

Damit die Benutzung der Eisenbahn zum Waaren-Transporte befördert werde, wollen die hohen contrahirenden Regierungen, sobald es thunlich sein wird, in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung über eine solche gegenseitige Ermäßigung der Durchgangs-Abgaben zu gelangen, daß dadurch die Waaren-Durchfuhr durch das Gebiet der contrahirenden Staaten möglichst erleichtert wird.

Artikel 7.

Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der drei contrahirenden Staaten die zur Be-

fahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effecten der über Declaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen contrahirenden Regierungen übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zutreffende Anordnungen, insbesondere durch gleichmäßige Bestimmungen über die Verladung und den Verschluss der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, so wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuer-Beamte die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der gegenseitigen Zoll- und Steuer-Verwaltungen zu gefährden.

Die deshalb anzuordnenden speciellen Maßregeln bleiben einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten.

Artikel 8.

Die Königlich Preussische, die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, dass für die auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen und Militair-Effecten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung

kommen, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militair-Verwaltungen der contrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung gewährt.

Auch wollen die hohen contrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungs-Preise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, so wie Militair-Effecten jeglicher Art soll kein Unterschied zwischen den resp. Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für Ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat.

Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militair-Effecten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangs-Abgabe befreit. Dergleichen Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militairischer Begleitung gehen oder mit einem Passe der absendenden Militairbehörden versehen sein.

Artikel 9.

Die Bestimmungen in den zwischen der Königlich Preussischen und Königlich Hannoverschen und zwischen der Königlich

Preußischen und Herzoglich Braunschweigischen General-Post-Verwaltungen bestehenden Verträgen, welche auf den Transit der Königlich Preußischen Reit-, Fahr- und Schnell-Post-Sendungen durch das Königlich Hannoverische und durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet Bezug haben, werden nach Eröffnung einer Eisenbahn-Anlage zwischen Magdeburg und Minden über Braunschweig und Hannover insoweit aufgehoben, als der besagte Transit auf den bisherigen Post-Routen und durch die bisherigen Transportmittel entbehrlich wird.

Statt dieser Bestimmungen kommen dann folgende zur Anwendung:

- a. Die Königlich Hannoverische und die Herzoglich Braunschweigische Regierung werden den Preußischen Brief-, Geld- und Paket-Sendungen jeglicher Art, welche, den bestehenden Gesetzen gemäß, von der Königlich Preußischen General-Postverwaltung befördert werden, auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden von einer Preußischen Grenz-Station bis zur andern, den ungehinderten Transit durch das Königlich Hannoverische und durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit wie solche auf den resp. Grenzen ankommen, so lange gestatten, als jene Eisenbahn besteht.
- b. Die gedachten Regierungen sichern der Königlich Preußischen General-Postverwaltung bei dem unter a. erwähnten Transit in Ihren resp. Landesgebieten auf der in Rede stehenden Eisenbahn schnelle und sichere Beförderung aller Preußischen Postsendungen in demselben Maße zu, wie solche den eigenen Königlich Hannoverischen und Herzoglich Braunschweigischen Post-Sendungen von den resp. Eisenbahn-Unternehmern gewährt werden muß.
- c. Die Königlich Preußische General-Post-Verwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahn von der Braunschweigischen Grenze bis Minden zur Beför-

derung der Preussischen Post=Sendungen benutzt wird, an die Königlich Hannoversche und an die Herzoglich Braunschweigische General=Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine, den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung gewähren.

Die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zugeständnisse abhängig gemacht wird, bleibt einer nähern Vereinbarung der gegenseitigen obersten Post=Behörden vorbehalten.

- d. Sollte in Folge der Eisenbahn=Anlage künftig im Hannoverschen und im Braunschweigischen eine allgemeine Porto=Ermäßigung eintreten, so machen die Regierungen beider Staaten sich anheischig, die Königlich Preussischer Seits zu entrichtenden Transitporto=Sätze nach dem Verhältnisse jener allgemeinen Porto=Ermäßigung herabzusetzen.
- e. Die Königlich Preussische, sowie die Königlich Hannoversche Regierung machen sich verbindlich, durch geeignete Verhandlung resp. mit der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Lippe'schen Regierung zu erwirken, daß den Preussischen Brief-, Packet- und Geld=Sendungen jeglicher Art der ungehinderte Transit durch den Theil des Kurfürstlich Hessischen oder Fürstlich Lippe'schen Gebiets der etwa von der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden berührt werden möchte, so lange diese Eisenbahn besteht, zugesichert werde.

Artikel 10.

Obwohl nach Königlich Preussischen, Königlich Hannoverschen und Herzoglich Braunschweigischen Gesetzen Hasardspiele in den gegenseitigen Landen untersagt sind, so wollen die hohen contrahirenden Regierungen doch noch besonders ein wachsam

Auge darauf haben, dass auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörenden Gebäuden, weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 11.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifications-Urkunden so bald als möglich bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 10. April 1841.

(L. S.) **Adolph Georg Theodor Podtkammer.**

(L. S.) **Friedrich Ernst Witte.**

(L. S.) **Adolph von Pommer-Esche.**

(L. S.) **August Philipp Christian Theodor von Amsberg.**

(L. S.) **Carl Ludwig Gustav Borch.**

(L. S.) **Otto Carl Wilhelm von Röder.**

Staats-Vertrag

über

Ausführung der Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig.

Nachdem die Königlich Preussische und die Herzoglich Braunschweigische Regierung über die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Magdeburg nach Braunschweig sich verständigt haben, in Betreff der Ausführung derselben aber eine nähere Vereinbarung vorbehalten worden, so haben zu diesem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchst Ihren Geheimen Ober-Finanzrath Adolph Georg Theodor Pochhammer, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens dritter Classe mit der Schleife, des Königlich Bayerischen Civil-Verdienst-Ordens der Krone, des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens und des Königlich Württembergischen Ordens der Krone,

Allerhöchst Ihren Geheimen Ober-Finanzrath Adolph von Pommer-Esche, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens vierter Classe, Commandeur des Herzoglich Anhaltischen Gesamt-Haus-Ordens Albrecht des Bären

und

Allerhöchst Ihren Geheimen Legationsrath Carl Ludwig Gustav Bock, Ritter des rothen Adler-Ordens dritter Classe mit der Schleife, des Kaiserlich Russischen Stanislaus-Ordens zweiter Classe, des Königlich Französischen Ordens der Ehren-Legion und des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens,

Seine Durchlaucht der Herzog zu Braunschweig und Lüneburg,

Höchst Ihren Finanz-Director und Geheimen Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens zweiter Classe, Commandeur des Königlich Hannoverischen Guelphen- und des Kurhessisch goldenen Löwen-Ordens, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens und Inhaber des Waterloo-Ehrenzeichens

und

Höchst Ihren Minister-Residenten am Königlich Preussischen Hofe, den Oberst-Lieutenant und Cammerherrn Otto Wilhelm Carl von Röder, Comthur zweiter Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Comthur erster Classe des Herzoglich Sächsischen Ernestinischen Haus-Ordens, Comthur des Königlich Belgischen Leopold-Ordens, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens dritter Classe und des Königlich Bayerischen Civil-Verdienst-Ordens,

welche nach vorhergegangener Unterhandlung über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung innerhalb des Preussischen Gebiets zum Anschlusse an die Eisenbahn, welche von Magdeburg

nach Dschersleben mit einer Seitenverbindung von dort nach Halberstadt, im Wege der Actien-Unternehmung ausgeführt werden soll, in der Richtung von Dschersleben auf Wolfenbüttel eine Eisenbahn für eigene Rechnung zu bauen und in Betrieb zu nehmen, indem die Herzoglich Braunschweigische Regierung ihrerseits die Verpflichtung übernimmt, die von Magdeburg nach Dschersleben zu erbauende Bahn von diesem letzteren Orte bis Wolfenbüttel zum Anschlusse an die von dort nach Braunschweig gehende Bahn weiter zu führen.

Artikel 2.

In Betreff der oben gedachten innerhalb des Preussischen Gebiets auszuführenden Eisenbahn von Dschersleben bis zur Braunschweigischen Grenze sollen die Bestimmungen des Königlich Preussischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen, insoweit nicht der besondere Umstand, daß diese Bahn von der Herzoglichen Regierung selbst in Bau und Betrieb genommen wird, sowie die Erwägung, daß die innerhalb des Preussischen Gebiets belegene Bahnstrecke mit dem im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegenen Haupttheile der nach Braunschweig führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlass geben.

Demzufolge ist man übereingekommen, daß die Bestimmungen in den §§ 1. 2. 3. 6. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 37. 38. 39. 40. 41. 47 und 48 des in Bezug genommenen Gesetzes vom 3. November 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten im Preussischen Gebiete belegenen Bahnstrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Punkte vereinigt.

Artikel 3

zu § 4 des Gesetzes.

Rücksichtlich der Festsetzung der Bahnlinie und des Bauplans für die im Königlich Preussischen Gebiete belegene Bahnstrecke behält die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Mittheilung des speciellen Projectes, Behufs der weiteren Vereinbarung sich noch vor, indem dieselbe sich übrigens verbindlich macht, sowohl auf der obengedachten Bahnstrecke, als auf der weiteren Bahn nach Braunschweig hin die Spurweite mit der auf den Preussischen Eisenbahnen angenommenen von 4 Fuß 8 $\frac{1}{2}$ Zoll Englisch im Lichten der Schienen in Übereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen ist man darüber einverstanden, dass die von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge, und eine Genehmigung Seitens der Königlich Preussischen Regierung nicht erforderlich sei.

Artikel 4

zu § 21 des Gesetzes.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, den Bau der mehrerwähnten Bahnstrecke und der weiteren Bahn nach Wolfenbüttel dergestalt betreiben zu lassen, dass die ganze Bahn nach Braunschweig hin, mit dem Anfange des Jahres 1845 zur Befahrung eröffnet werden könne, in der Voraussetzung, dass bis dahin auch die Bahn von Magdeburg nach Oschersleben fertig hergestellt werde.

Artikel 5

zu § 23 des Gesetzes.

In Betreff des Bahn-Polizei-Reglements bleibt die weitere Vereinbarung sowohl wegen der auf den Betrieb sich bezie-

henden Anordnungen, als der zur Sicherstellung desselben Königlich Preussischer Seits zu erlassenden polizeilichen Vorschriften vorbehalten.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird die bei der Eisenbahn-Verwaltung ihrerseits anzustellenden Beamten nicht nur auf die Wahrnehmung der Königlich Preussischen Zoll- und Steuer-Interesse, sondern auch auf die Handhabung der vorerwähnten, von der Königlich Preussischen Regierung zu erlassenden polizeilichen Anordnungen mit vereidigen lassen.

Artikel 6

zu § 26 des Gesetzes.

Die Bestimmung der Förderungspreise für Personen, Thiere und Sachen bleibt der Herzogl. Braunschweigischen Regierung überlassen, welche dieselben zum Besten des öffentlichen Verkehrs so billig als möglich stellen wird.

Die Förderungspreise für Sachen aller Art sollen jedoch in keinem Falle höher angesetzt werden, als die Fracht auf gewöhnlichen Chausseen und Wegen gleichzeitig und bei gleicher Waaren-Qualität und Entfernung unter gleichen örtlichen Verhältnissen zu stehen kommt. Auch sollen die gegenseitigen Unterthanen unter übrigens gleichen Verhältnissen, sowohl in Ansehung der Personen- als der Waaren-Beförderung gleichmäßig behandelt werden, so dass den Herzoglich Braunschweigischen Unterthanen, als solchen, dabei kein Vorzug vor den Königlich Preussischen Unterthanen eingeräumt werden darf.

Artikel 7

zu § 36 des Gesetzes.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung macht sich verbindlich, der Königlich Preussischen General-Post-Verwaltung in Beziehung auf die Benutzung der innerhalb des Preussischen Gebiets belegenen Bahnstrecke von Oschersleben bis zur

Herzoglich Braunschweigischen Grenze unter allen Voraussetzungen ganz dasselbe zu leisten, was derselben in Gemäßheit der Bestimmung in dem § 36 des Gesetzes vom 3. November 1838 von der zur Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Oschersleben zu concessionirenden Gesellschaft geleistet werden muss. Auch wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Königlich Preussischen Brief-, Geld- und Packet-Sendungen jeglicher Art, gegen die, in den zwischen den beiden Regierungen bestehenden Postverträgen stipulirten, oder anderweit beiderseits verhältnissmäßig zu moderirenden Porto-Antheile in derselben Beschaffenheit, wie sie bis zur Herzoglich Braunschweigischen Grenze gelangen, auf der Eisenbahn ungehindert, schnell und sicher bis Braunschweig befördern lassen.

Artikel 8

zu § 42 des Gesetzes.

Die Königlich Preussische Regierung behält sich das Recht vor, die in Rede stehende innerhalb ihres Gebiets belegene Bahnstrecke nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jederzeit gegen Erstattung des Anlage-Capitals zu erwerben.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlage-Capital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatze, ein, dem damaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 9

zu § 45 des Gesetzes.

Sofern von Seiten der Königlich Preussischen Regierung der Anschluss von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde,

erklärt die Herzoglich Braunschweigische Regierung sich bereit, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen mit den darauf gangbaren Bahnwagen anlangenden oder abzuführenden Transporte durch ihre Verkehrsmittel zu befördern.

Artikel 10

zu § 46 des Gesetzes.

Die Königlich Preussische Regierung wird, falls sie sich bewogen finden sollte, einen Commissarius für die gedachte Bahnstrecke zu bestellen, die auf den Bau und Betrieb derselben sich beziehenden Verhandlungen mit der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung durch diesen führen lassen.

Artikel 11

zu § 49 des Gesetzes.

Sollte die Königlich Preussische Regierung veranlaßt werden, die in dem mehrerwähnten Gesetze vom 3. November 1838 enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Regierungen sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, in wie weit dergleichen Abänderungen, Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen sein werden.

Artikel 12.

Für den Fall, daß die Herzoglich Braunschweigische Regierung veranlaßt sein sollte, die Bahnanlage selbst oder den Betrieb der Transporte auf der Eisenbahn künftig an Privatunternehmer, sei es im Wege einer Concession oder der Veräußerung, oder Verpachtung, ganz oder theilweise zu über-

lassen, so ist dazu die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung erforderlich, und wird alsdann über die einer Abänderung bedürftenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den beiderseitigen Regierungen verabredet werden.

Artikel 13.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Eisenbahn, soweit sie das Königlich Preussische Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. Demgemäß sollen alle innerhalb des Königlich Preussischen Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf der Bahn betreffenden Polizei- und Criminal-Vergehen den Königlich Preussischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach Königlich Preussischen Gesetzen beurtheilt werden.

Insbefondere erklärt die Herzoglich Braunschweigische Regierung sich auch damit einverstanden, daß die ihrerseits in Dñchersleben zu bestellende Eisenbahn-Verwaltung wegen aller Entschädigungs-Ansprüche, welche aus Anlaß der Eisenbahn-Anlage auf Preussischem Gebiete oder des Betriebes auf derselben gegen sie erhoben werden möchten, der Entscheidung der competenten Königlich Preussischen Gerichtshöfe, nach den Königlich Preussischen Gesetzen sich zu unterwerfen habe und daß die, gegen die vorgedachte Eisenbahn-Verwaltung in Vertretung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung ergehenden Entscheidungen ihrerseits als verbindlich anzuerkennen seien.

Artikel 14.

Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der beiden contrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effecten den über Declaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und

ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen contrahirenden Regierungen übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zu treffende Anordnungen, insbesondere durch gleichmäßige Bestimmungen über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, sowie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge, von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuerbeamte, die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der beiderseitigen Zoll- und Steuerverwaltung zu gefährden.

Die deshalb anzuwendenden speciellen Maßregeln bleiben einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten.

Artikel 15.

Obwohl nach Königlich Preussischen, sowie nach Herzoglich Braunschweigischen Gesetzen Hazardspiele in den beiderseitigen Landen untersagt sind, so wollen die hohen contrahirenden Regierungen doch noch besonders ein wachsamcs Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Hazard-Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 16.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifications-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber innerhalb vier Wochen bewirkt werden.

Dessen zu Urfund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 10. April 1841.

(L. S.) Adolph Georg Theodor Pochhammer.

(L. S.) Adolph von Pommer-Esche.

(L. S.) Carl Ludwig Gustav Borch.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

(L. S.) Otto Wilhelm Carl von Röder.

Staats-Vertrag

über die

Anlage einer die Städte Hannover, Braunschweig, Celle
und Hildesheim verbindenden Eisenbahn.

Nachdem von Seiten der Königlich Hannoverschen Regierung der Entschluß gefaßt ist, die im Artikel 1 des Staats-Vertrages vom 22. Februar 1841 bezeichneten, die Städte Hannover, Braunschweig, Celle und Hildesheim verbindenden Eisenbahnen, innerhalb des Königlich Hannoverschen Gebiets, auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, mithin der im 8. Separat-Artikel jenes Vertrages bemerkte Fall eingetreten und die Nothwendigkeit anderweiter Verabredungen unter den hohen contrahirenden Regierungen herbeigeführt ist, so haben zum Zweck der deshalb erforderlichen Verhandlungen zu Bevollmächtigten ernannt: Seine Majestät der König von Hannover,

Allerhöchst Ihren Hofrath Franz Georg Carl
Albrecht

und

Allerhöchst Ihren Canzleirath Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Ritter des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen und des Königlich Preussischen rothen Adlerordens dritter Classe.

Seine Durchlaucht der Herzog von Braunschweig und Lüneburg

Höchst Ihren Finanz-Director und Geheimen-Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur erster Classe des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrichs des Löwen und des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adlerordens zweiter Classe mit dem Sterne pp.

welche Bevollmächtigte, unter Vorbehalt der Allerhöchsten und Höchsten Ratification folgenden Vertrag verabredet und geschlossen haben:

Artikel 1.

Die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigsche Regierung verpflichten Sich innerhalb Ihres Gebiets Eisenbahnen, welche die Städte Hannover, Braunschweig, Celle und Hildesheim mit einander verbinden, anzulegen und baldthunlichst zur Ausführung zu bringen.

Artikel 2.

Die im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn-Anlagen sollen in der Art zur Ausführung gebracht werden, dass die von einer jeden der vier eben genannten Städte auslaufenden Eisenbahnlinien in möglichst gerader Richtung auf den unmittelbar neben dem Dorfe Lehrte, Königlich Hannoverschen Amts Ilten, anzulegenden, für alle diese Linien gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhof zusammengeführt werden.

Es soll die Bestimmung über die diesen Eisenbahnen zu gebende speciellere Richtung und über den Platz und die Einrichtung der Bahnhöfe innerhalb des Königlich Hannoverschen Gebiets lediglich der Königlich Hannoverschen Regierung,

die Feststellung der Richtungslinie für die Bahnstrecke von der Hannover-Braunschweigischen Grenze bis zu der Stadt Braunschweig, sowie der auf dieser Strecke etwa anzulegenden Bahnhöfe aber, der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen bleiben.

Dabei ist verabredet, daß die von dem Bahnhofe bei Lehrte auf Braunschweig ziehende Eisenbahn, so weit es die Terrain-Verhältnisse gestatten, in gerader Richtung auf die Stadt Peine, bergestalt, daß die Bahn keinesfalls weiter als höchstens 400 Ruthen nordwärts oder südwärts von dieser Stadt zu liegen kommt, zu führen sei.

Die Feststellung des zwischen den Städten Peine und Braunschweig belegenen Übergangspunktes über die Hannover-Braunschweigische Landesgrenze, welcher möglichst in gerader Richtung zwischen diesen beiden Städten angenommen werden soll, bleibt der besondern Vereinbarung unter den contrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 3.

Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich, den Bau der Bahn von der Stadt Hannover über Lehrte und Peine bis an die Hannover-Braunschweigische Grenze sofort zu beginnen und baldthunlichst, längstens aber bis zum Ablaufe des Jahres 1844 vollenden zu lassen.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung macht sich anheischig, die Ausführung der Bahn von der Stadt Braunschweig in der Richtung nach Peine bis an die Hannover-Braunschweigische Grenze entweder auf eigene Kosten, oder durch eine von ihr zu gründende und mit Concession zu versehende Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß der Eisenbahnbetrieb auf dieser Strecke zu gleicher Zeit mit dem, auf der Strecke von der Hannover-Braun-

schweigschen Grenze bis zur Stadt Hannover, spätestens also vor Ablauf des Jahres 1844 eröffnet werden könne.

Artikel 4.

Die Königlich Hannoversche Regierung macht Sich verbindlich, den Bau der Bahn von Celle über Lehrte nach Hildesheim baldthunlichst, spätestens aber dann in Angriff nehmen zu lassen, wenn die Bahn von der Stadt Hannover bis zu der Stadt Braunschweig vollendet sein wird.

Artikel 5.

Beide Regierungen verpflichten Sich, den Erdkörper der Bahnen vom Anfang an in derjenigen Breite vorrichten zu lassen, daß darauf zwei Gleise angelegt werden können. Wenngleich für jetzt nur ein Gleis angelegt werden soll, so übernimmt doch die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Verpflichtung, auf der Bahnstrecke von der Stadt Braunschweig bis zu der Hannover-Braunschweigschen Grenze ein zweites Gleis dann anlegen zu lassen, wenn die Königlich Hannoversche Regierung auf der Bahnstrecke von der Stadt Hannover bis zu der bezeichneten Grenze ein zweites Gleis anlegen lassen wird.

Artikel 6.

Die Gleise werden auf der ganzen Bahnstrecke in einer Breite von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch im Lichten der Schienen angelegt und darin erhalten werden.

Artikel 7.

Die Fahr- und Transportpreise hat jede Regierung innerhalb Ihres Gebietes zu bestimmen.

Diese Preise sollen indess für diejenige, von der Landesgrenze durchschnittene Bahnstrecke, welche von dem letzten Hannoverschen bis zu dem ersten Braunschweigschen Bahnhofe führt, nach zu treffender gegenseitiger Verständigung festgesetzt werden.

Artikel 8.

Die gegenseitigen Unterthanen sollen sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise als auch in Beziehung auf die Zeit der Abfertigung nach gleichen Grundsätzen behandelt werden.

Artikel 9.

Über die Einrichtung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Hannover bis zur Stadt Braunschweig wird eine besondere Übereinkunft getroffen werden.

Artikel 10.

Die Grenz-Steuer-Controle soll so geregelt werden, daß dadurch der Betrieb auf der Bahn möglichst wenig belästigt wird.

Über die Ausführung der Steuer-Controle wird ein besonderes Reglement verabredet und darin jedenfalls der Grundsatz befolgt werden, daß ein Anhalten der Züge an der Landesgrenze behuf der Steuer-Controle nicht stattfindet.

Artikel 11.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Exemplaren ausfertigt und zur Allerhöchsten und Höchsten Ratification forderksamst vorgelegt, auch die Auswechselung der Ratifications-Urkunden möglichst bald beschafft werden.

Zu Urkund dessen ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Braunschweig am Neunten März Eintausend-Achthundert Zwei und Bierzig.

Staats-Vertrag

betreffend

den Bau der Hannoverschen Südbahn und einer
Verbindungsbahn zwischen der Harzburger Eisenbahn
und der Hannoverschen Südbahn.

Nachdem von der Königlich Hannoverschen Regierung beschlossen ist, zur Ausführung des im Separat-Artikel 1 zum Vertrage vom 13. November 1837 wegen Anlegung von Eisenbahnen zwischen Braunschweig, Harzburg und Goslar bereits im Allgemeinen gestatteten Baues einer Eisenbahn nach den südlichen Provinzen des Königreichs durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet zu schreiten, Herzoglich Braunschweigischer Seits aber für erforderlich erachtet wird, die Verhältnisse der Verbindungsbahn zwischen der von Wolfenbüttel nach Harzburg führenden Eisenbahn (Harzburger Bahn) und der Hannoverschen Südbahn, zu deren Bau der gedachte Separat-Artikel die Befugniß gewährt, gleichzeitig festzustellen, so sind zur Verabredung der erforderlichen näheren Bestimmungen von Seiner Majestät, dem Könige von Hannover

Allerhöchst Ihr Geheimer Regierungsrath Dr. Carl
Lambert Ferdinand Nieper
und

von Seiner Hoheit, dem Herzoge von Braunschweig und Lüneburg

Höchst Ihr Finanzdirector und Geheimer Legationsrath
August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur erster Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Commandeur erster Classe des Königlich Hannoverschen Guelphenordens u. s. w.

zu Bevollmächtigten ernannt, welche unter Vorbehalt der Ratification den folgenden Vertrag geschlossen haben:

I. Bau der Eisenbahnen.

Artikel 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung, die von Hannover und Hilbesheim ab nach Göttingen zu erbauende Eisenbahn durch das Leinethal im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete zu führen.

Die bei dieser Anlage zu befolgende Linie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß die Bahn von Hausfreden im Königlich Hannoverschen Gebiete auf dem rechten Leineufer in die Feldmark Hilprechtshausen, Herzoglich Braunschweigischen Gebiets, tritt und durch dasselbe westlich von den Ortschaften Beulshausen, Kreiensen, Willerbeck und Hageshausen, dann aber durch das östliche Ende von Olxhausen oberhalb der Hollemühle an den Bergabhängen des rechten Leineufers entlang, bis an die Feldmarksgrenze von Rittierode und Salzberghelden geleitet wird.

Artikel 2.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet dagegen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine Eisenbahn zwischen der Harzburger Bahn und der im Artikel 1 näher bezeichneten Hannoverschen Südbahn durch das Königlich Hannoversche Gebiet hindurchzuführen.

Die bei dieser Anlage zu befolgende Linie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn zwischen den Haltestellen Börßum und Schladen an der Harzburger Eisenbahn in südwestlicher Richtung abzweigt, die Feldmark Börßum verlassend, in das Königlich Hannoversche Gebiet tritt, neben den Dörfern Burgdorf, Gielde, Klein- und Groß-Mahner, dem Flecken Salzgitter, sowie dem Dorfe Ringelheim vorbeiführend, bei Neumallmoden wieder in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet, sodann aber in der weiteren Richtung von Seesen nach Gandersheim, durch die zum Königlich Hannoverschen Gebiete gehörige Feldmark Harriehausen geleitet wird.

Artikel 3.

Die speciellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar einer jeden der beiden hohen contrahirenden Regierungen hinsichtlich der im anderseitigen Gebiete zu erbauenden Eisenbahnstrecken vorbehalten.

Eine Abweichung von den Linien, welche in den gegenseitig mitzutheilenden Generalkarten bezeichnet sind, bedarf jedoch einer ferneren Verständigung zwischen beiden hohen Regierungen.

Artikel 4.

Es bleibt einer jeden der hohen contrahirenden Regierungen freigestellt, dem Bahnkörper die für ein doppeltes Gleis erforderliche Kronenbreite zu geben, sowie zur Ausführung

des zweiten Gleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen. Die Spurweite dieser Bahnen ist wie bei den übrigen beiderseitigen Staatsseisenbahnen zu 4 Fuß 8 $\frac{1}{2}$ Zoll englischen Maßes festgestellt.

Artikel 5.

In Ansehung des Grunderwerbes zur planmäßigen Ausführung der von der einen im Gebiete der anderen Regierung auszuführenden Eisenbahnen nebst Zubehör sollen die im bezüglichen Staatsgebiete über die Expropriation für Eisenbahnanlagen geltenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen.

Die Entscheidung über die in Folge des Eisenbahnbaues auszuführenden Wege-, Vorfluth- und Wasserbau-Anlagen steht den in dem betreffenden Staatsgebiete competenten Behörden zu.

Es sollen dabei die für die eigenen Staatsbauten der betreffenden Regierung geltenden Grundsätze in Anwendung kommen.

Artikel 6.

Bei der Vergabung der Materiallieferungen und der Bauarbeiten, so weit solche nach den Grundsätzen der den Bau ausführenden Verwaltung stattfindet, soll zwischen den Angehörigen der beiden Staaten kein Unterschied gemacht werden.

Artikel 7.

Da die beiden Eisenbahnen bei dem Dorfe Kreienzen zusammentreffen, so soll der dortige Bahnhof in einer Weise ausgeführt werden, welche die Verbindung des Betriebes derselben so vollkommen herstellt, als dies nur immer geschehen

kann. Zu dem Ende soll der Bauplan gemeinschaftlich festgestellt werden.

Jede der hohen contrahirenden Regierungen wird die für die eigene und ausschließliche Benutzung erforderlichen Anlagen für eigene Rechnung ausführen lassen.

Die für beide Betriebsverwaltungen gemeinschaftlich erforderlichen Anlagen werden für gemeinschaftliche Rechnung durch einen auf getreue Wahrnehmung seiner Dienstobliegenheiten im beiderseitigen Interesse zu verpflichtenden Techniker ausgeführt.

Über die Unterhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen auf beiderseitige Rechnung wird ein besonderes Abkommen getroffen werden, wobei auf thunlichste Vereinfachung Bedacht genommen werden soll.

Artikel 8.

An der von Braunschweig zu erbauenden Eisenbahn (Artikel 2) wird neben dem Flecken Salzgitter ein Bahnhof auf Herzoglich Braunschweigische Kosten hergestellt werden.

Die Anlegung von Haltestellen an der von der einen hohen Regierung im Gebiete der anderen nach Maßgabe dieses Vertrages zu erbauenden Eisenbahn bleibt zwar der den Bau ausführenden Regierung überlassen, beide hohe Regierungen werden jedoch den in dieser Beziehung sich ergebenden Bedürfnissen des Verkehrs bereitwilligst entsprechen.

Artikel 9.

Nach Vollendung des Baues der von der einen Regierung im Gebiete der anderen ausführenden Bahnstrecken wird gegenseitig eine Nachweisung über die im fremden Gebiete aufgewendeten Baukosten und ein vollständiger Plan der ganzen Bahnanlage mitgetheilt werden.

II. Betrieb der Eisenbahnen.

Artikel 10.

Jede der beiden hohen contrahirenden Regierungen erhält auf der von ihr im anderseitigen Gebiete gebauten Eisenbahn den ausschließlichen Betrieb für die Dauer ihres Eigenthums an der Bahn.

Der Eröffnung des Betriebes soll eine Revision der Bahn nebst Zubehör durch beiderseitige Commissarien vorhergehen.

Artikel 11.

Die Anstellung aller zum Betriebe erforderlichen Personen erfolgt ausschließlich von derjenigen Regierung, welche Eigenthümerin der Bahnstrecke ist. Unterthanen der einen Regierung, welche beim Betriebe der Bahnstrecke im Gebiete der anderen Regierung angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disciplin nur der Anstellungsbehörde, im Übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Aufenthaltsortes unterworfen.

Artikel 12.

Die Bestimmung der Fahrzeiten und der Transportpreise steht ausschließlich der Eigenthümerin der betreffenden Bahn zu.

Diejenigen Grundsätze, welche bei Bestimmung der Beförderungspreise und den Abfertigungszeiten in Betreff der Angehörigen des eigenen Staats befolgt werden, sollen auch hinsichtlich der Angehörigen des anderen Staates zur Anwendung kommen.

Artikel 13.

Die Bahnpolizeiordnungen werden von jeder Regierung für ihr Gebiet nach vorgängiger Verständigung mit der Regierung erlassen, welche die Bahn erbauet hat. Die bahnpolizeiliche Aufsicht wird dagegen die Regierung, welcher die Bahn gehört, auch in dem Gebiete des anderen Staates durch ihre Eisenbahnbeamten in demselben Umfange, wie im eigenen Gebiete ausüben lassen.

Die von einer der beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 14.

Die hohen contrahirenden Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Betriebsverwaltungen für die im Gebiete der anderen Regierung gebauten und in Betrieb genommenen Bahnstrecken wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes gegen sie erhoben werden, der Entscheidung der zuständigen Gerichtshöfe des Landes, in welchem die Bahn belegen ist, sich zu unterwerfen haben.

Auch wird die Königlich Hannoversche Regierung die Vertretung der Herzoglich Braunschweigschen Regierung hinsichtlich aller Ansprüche übernehmen, welche von Seiten Dritter in Folge der Eisenbahnanlage im Herzoglich Braunschweigschen Gebiete gegen die letztere hohe Regierung erhoben werden möchten, beziehungsweise die Ansprüche auf eigene Kosten zur Erledigung bringen. Ebenso wird die Herzoglich Braunschweigsche Regierung die Königlich Hannoversche Regierung wegen aller Ansprüche vertreten, welche von Seiten Dritter in Folge der Eisenbahnanlage im Königlich Hannoverschen Gebiete gegen diese letztere hohe Regierung erhoben werden

möchten, beziehungsweise solche Ansprüche auf eigene Kosten erledigen.

Artikel 15.

In Betreff des Postzwanges sollen auf die im Gebiete des anderen Staates belegenen Strecken der nach diesem Vertrage anzulegenden Eisenbahnen diejenigen Grundsätze Anwendung finden, welche in dem Staate gelten, auf dessen Kosten die Bahn erbauet ist.

Es sind darnach der ausschließlichen Annahme, Beförderung und Abgabe durch die Postanstalten vorbehalten:

auf Königlich Hannoverschen Eisenbahnen:

Briefe, Zeitungen, Papiergeld und baares Geld unter 1000 Thlr. und Päckereien bis 15 Pfd.

auf Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnen:

Briefe, Zeitungen, Gelder und Päckereien bis 20 Pfd.

Artikel 16.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird, insofern sie zur Ausführung der Verbindungsbahn (Artikel 2) schreitet, auf dem Bahnhofe bei Kreiensen eine Postanstalt errichten, und die dafür erforderlichen Diensträume in dem gemeinschaftlichen Stationsgebäude auf eigene Kosten herstellen lassen.

Insofern die Königlich Hannoversche Regierung es für angemessen erachten sollte, auf den in ihrem Gebiete belegenen Stationen oder Haltestellen der Herzoglich Braunschweigischen Verbindungsbahn Postanstalten zu errichten, wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung die für solche Postanstalten erforderlichen Räume in den Stationsgebäuden herrichten und gegen eine billige Miethen der Königlich Hannoverschen Postverwaltung zur Benutzung überweisen lassen.

Artikel 17.

Der Betrieb auf den bezüglichen Bahnen darf, so lange diese im Eigenthume der anderen Regierung sich befinden, mit einer Gewerbesteuer oder mit andern öffentlichen Abgaben nicht belegt werden.

III. Telegraphen-Anschluss.

Artikel 18.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung den längs der Südbahn im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete für Eisenbahnzwecke sofort anzulegenden electromagnetischen Telegraphen auch für Staats- und Privat Zwecke nutzbar zu machen. Die Königlich Hannoversche Regierung räumt dagegen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung eine gleiche Befugniß hinsichtlich des Ihrerseits an der Verbindungsbahn anzulegenden electromagnetischen Telegraphen ein.

Auf dem Bahnhofe in Kreienzen soll, sobald die Herzoglich Braunschweigische Regierung von der ihr im Vorstehenden ertheilten Befugniß Gebrauch machen wird, eine Hannoversche und Braunschweigische Telegraphenstation errichtet und jede derselben mit der erforderlichen Zahl von Beamten besetzt werden.

IV. Schlussbestimmungen.

Artikel 19.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der in diesem Vertrage erwähnten Eisenbahnstation einer jeden Regierung in ihrem Gebiete ausschließlich vorbehalten.

Die zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher diejenigen des Staats sein, in dessen Gebiete die betreffende Bahnstrecke belegen ist.

Vergehen oder Verbrechen in Beziehung auf die Bahnanlage oder auf den Bahntransport, sollen von den betreffenden Landesbehörden untersucht und nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Gesetzliche Bestimmungen, welche von einer der hohen contrahirenden Regierungen vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages angerechnet, in Beziehung auf Eisenbahnunternehmungen erlassen werden, sollen auf die fraglichen Eisenbahnstrecken, so lange sie im Eigenthume der anderen Regierung sich befinden, ohne vorgängige Verständigung keine Anwendung finden.

Artikel 20.

Nach Ablauf eines Zeitraumes von dreißig Jahren, vom Tage angerechnet, wo der Betrieb auf der von der einen Regierung im Gebiete der anderen erbaueten Eisenbahn eröffnet worden, soll eine jede der hohen Regierungen befugt sein, die in ihrem Gebiete belegene, von der anderen Regierung erbauete Bahnstrecke als Eigenthum für sich zu erwerben.

Die Königlich Hannoversche Regierung soll jedoch berechtigt sein, die Braunschweigsche durch Hannoversches Gebiet führende Bahnstrecke gleichzeitig zu erwerben, wenn die Herzoglich Braunschweigsche Regierung den Erwerb der Hannoverschen durch Braunschweigsches Gebiet geführten Bahnstrecke zu einer Zeit in Anspruch nehmen sollte, wo der Betrieb auf dieser Bahnstrecke bereits seit dreißig Jahren eröffnet worden, wenn gleich der Betrieb auf der Braunschweigschen Bahnstrecke erst seit einer kürzeren Zeit eröffnet wäre.

Diejenige Regierung, welche von der Befugniß zur Erwerbung der Bahnstrecke im anderen Gebiete Gebrauch machen

will, wird der anderen Regierung davon ein Jahr zuvor Anzeige machen.

Das Eigenthum soll gegen Zurückvergütung der gesammten Anlagekosten, jedoch nach Abzug des Minderwerths der einer Abnutzung unterworfenen Theile erworben werden.

Wegen Benutzung der solchergestalt in das Eigenthum der anderen Regierung übergegangenen Bahnstrecke wird sodann ein anderweiter Vertrag geschlossen werden. Beide hohe contrahirende Regierungen sind jedoch einverstanden, dass eine Unterbrechung des Betriebes nie eintreten soll.

Artikel 21.

Vorstehender Vertrag soll zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen unverzüglich vorgelegt werden und sollen die Ratificationsurkunden längstens binnen vier Wochen zu Hannover ausgetauscht werden.

So geschehen Hannover am dritten November Eintausend Achthundert Zwei und Fünfzig.

(L. S.) **Carl Lambert Ferdinand Nieper. Dr.**

(L. S.) **August Philipp Christian Theodor von
Amsberg.**

Separat-Artikel

zum

Vertrage zwischen dem Königreich Hannover und dem Herzogthum Braunschweig, betreffend den Bau der Hannoverschen Südbahn und einer Verbindungsbahn zwischen der Harzburger Eisenbahn und der Hannoverschen Südbahn.

Separat-Artikel 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung, welche aus überwiegenden Gründen dem Wunsche der Königlich Hannoverschen Regierung wegen Wahl der Bahnrichtung von Bienenburg über Goslar auf Seesen nicht hat entsprechen können, ist gleichwohl gern bereit, Ihrerseits sofern die Königlich Hannoversche Regierung zum Bau einer Eisenbahn von Bienenburg auf Goslar schreiten wird, ohne Unterschied, ob der Betrieb ihr überlassen oder aber von der Königlich Hannoverschen Regierung übernommen werden sollte, zur Förderung des Verkehrs auf dieser Bahn thunlichst mitzuwirken.

Sie verpflichtet sich deshalb nicht nur, die auf der Harzburger Bahn für den Verkehr nach Harzburg und umgekehrt bewilligten und zu bewilligenden Erleichterungen gleichmäßig

auch für den Verkehr nach Goslar und von dort eintreten zu lassen, sondern ist zugleich darunter einverstanden, dass für den Verkehr in der Richtung von Goslar über Schladen nach Seesen und weiter, sowie umgekehrt die Fahr- und Frachtpreise auf der Bahnstrecke zwischen Goslar und Seesen zu ermäßigen sind.

Die Ermäßigung soll um den Betrag von zwei Meilen stattfinden und werden beide hohe Regierungen dabei sich im Verhältnisse der Meilenzahl Ihrer Bahnstrecken zwischen Goslar und Seesen theiligen.

Separat-Artikel 2.

Die hinsichtlich des Postzwanges im Königreiche Hannover gegenwärtig geltenden Grundsätze, nach welchen auf Hannoverschen Eisenbahnen die ausschließliche Annahme, Beförderung und Abgabe von Briefen, Zeitungen, Papiergeld und baarem Gelde unter 1000 Thlr. und Bäckereien bis 15 Pfd. den Postanstalten vorbehalten ist, sollen auch auf die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegene Strecke der Eisenbahn zwischen Goslar und Bienenburg Anwendung finden.

Insofern die Herzoglich Braunschweigische Regierung es für angemessen erachten sollte, auf einer in Ihrem Gebiete belegenen Station oder Haltestelle der Eisenbahn zwischen Goslar und Bienenburg eine Postanstalt zu errichten, wird die Königlich Hannoversche Regierung die für diese Postanstalt erforderlichen Räume herrichten und gegen eine billige Miethse der Herzoglich Braunschweigischen Postverwaltung überweisen lassen.

Separat-Artikel 3.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung einen längs der Harzburger Eisenbahn durch Königlich Hannoversches Gebiet an-

zulegenden electromagnetischen Telegraphen auch für Staats- und Privat Zwecke nutzbar zu machen. Eine gleiche Befugniß gewährt die Herzoglich Braunschweigische Regierung der Königlich Hannoverschen Regierung in Beziehung auf einen demnächst an der Eisenbahn von Bienenburg nach Goslar durch Herzoglich Braunschweigisches Gebiet anzulegenden electromagnetischen Telegraphen.

Die Bestimmung der Beförderungsgebühren steht ausschließlich der Eigenthümerin der betreffenden Telegraphenlinie zu. Jedoch soll eine völlige Gleichmäßigkeit in der Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen eintreten.

Separat-Artikel 4.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung, vom Oberharze ab einen Schienenweg nach Seesen zum Anschlusse an die Braunschweigische Verbindungsbahn im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete anzulegen.

Die Bestimmung der Richtung dieser Bahn bleibt der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen.

Separat-Artikel 5.

Die Zusicherung, welche der letzte Absatz in Artikel 19 des Hauptvertrages enthält, soll auch auf die Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg, von Bienenburg nach Goslar und die sonstigen durch den Vertrag vom 13. Novbr. 1837 nebst Separatartikeln der Königlich Hannoverschen Regierung gestatteten Eisenbahnanlagen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete Anwendung finden.

Vorstehende Separatartikel sollen zur Ratification vorgelegt und es sollen die Ratificationsurkunden zugleich mit

denjenigen des heute unterzeichneten Hauptvertrages ausgetauscht werden.

Urkundlich sind diese Artikel von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen Hannover am dritten November Eintausend Achthundert Zwei und Funzig.

(L. S.) gez. **Carl Lambert Ferdinand Nieper. Dr.**

(L. S.) gez. **August Philipp Christian Theodor von
Amsberg.**

J. n. M. N. 1867, 29 (129).

Staats-Vertrag

wegen

Anlegung einer Eisenbahn von Kreiensen über
Holzminden nach Altenbeken.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben, zur Erleichterung der Verkehrsbeziehungen zwischen Ihren Staaten, beschlossen, die bestehenden Eisenbahnverbindungen zu erweitern und zur Feststellung der desfalligen Vereinbarung Bevollmächtigte zu ernennen, nämlich

Seine Majestät, der König von Preußen, Allerhöchst Ihren Wirklichen Geheimen Legationsrath Alexander Max Philippsborn, Ritter des Rothen Adlerordens zweiter Classe, Commandeur erster Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen u.

und

Allerhöchst Ihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Ministerialdirector August Ludwig Freiherr von der Reck, Ritter des Rothen Adlerordens zweiter Classe u.

Seine Hoheit, der Herzog von Braunschweig und Lüneburg, Höchst Ihren Finanzdirector und Geheimen Legationsrath August Philipp Christian Theodor von Amberg, Commandeur erster Classe des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adlerordens zweiter Classe mit dem Stern etc.

von welchen Bevollmächtigten nach vorheriger Auswechselung der ihnen ertheilten Allerhöchsten und Höchsten Vollmachten, die nachstehenden Artikel verabredet und unter Vorbehalt der Ratification festgestellt sind.

Artikel 1.

Die contrahirenden hohen Staatsregierungen sind übereingekommen, die westlich und östlich des Weserflusses belegenen Königlich Preussischen und Herzoglich Braunschweigischen Gebietstheile durch eine Eisenbahn in Verbindung zu setzen.

Artikel 2.

Diese Eisenbahn wird

A. im Königlich Preussischen Gebiete ihren Anfang nehmen: in der Nähe des an der Königlich Preussischen Westfälischen Staatseisenbahn belegenen Ortes Altenbeken, in ihrer Fortsetzung die Städte Driburg, Brakel und Höxter berühren und sich bis an die beiderseitige, unweit des Weserflusses befindliche Landesgrenze erstrecken, dagegen

B. im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete beginnen: an dem, bei dem Orte Kreienzen belegenen Endpunkte der Herzoglich Braunschweigischen Süd-Eisenbahn, sodann die Städte Stadtholtenburg und Holzminde berühren und sich gleichfalls bis an die beiderseitige Landesgrenze in der Nähe des Weserflusses, ausdehnen.

Artikel 3.

Der Anschluß der im Art. 2 gedachten Eisenbahnlinien findet auf dem beiderseitigen Grenzpunkte in dem Maße statt, daß damit eine unbehinderte, vollständige Durchführung aller Eisenbahntransporte zu bewirken ist.

Der Übergang über den Weserfluff soll durch eine feststehende Brücke hergestellt werden.

Artikel 4.

Über den Verbindungspunkt beider Eisenbahnstrecken wird zwischen den contrahirenden hohen Regierungen auf Grund der bereits stattgefundenen technischen Untersuchungen die definitive Festsetzung baldigst getroffen werden.

Artikel 5.

Eine jede der beiden hohen Regierungen wird die in ihr Gebiet fallende Strecke der im Art. 2 bezeichneten Eisenbahn auf Staatskosten zur Ausführung bringen lassen.

Artikel 6.

Ob die neu zu erbauende Bahn sofort mit zwei oder nur mit einem Gleise zu versehen sei, hängt von dem Ermessen einer jeden Regierung für die Strecke ihres Gebietes ab.

Man ist jedoch einverstanden, daß das für die Anlegung von zwei Gleisen erforderliche Grundeigenthum sofort anzukaufen und zur Verfügung bereit zu halten sei.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die hohen Regierungen Sich über die Herstellung des zweiten Gleises weiter verständigen.

Artikel 7.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind.

Dabei wird dieselbe in allen Theilen eine solche Einrichtung erhalten, dass Personen, Güter und alle sonstigen Gegenstände, welche mittelst der Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Gefahr und Nachtheil transportirt werden können.

Artikel 8.

Für den Betriebswechsel ist einer der neben den Städten Hörter und Holzminnen zu errichtenden Bahnhöfe auszuwählen.

Diejenige Regierung, welche den Betrieb über Ihr Landesgebiet hinaus bis zu dem im andern Gebiete belegenen Grenzbahnhöfe übernimmt, wird die andere Regierung hinsichtlich der Kosten, welche diese Letztere auf die Erbauung der Bahnstrecke bis zur Landesgrenze verwendet hat, entweder durch angemessene Verzinsung des Anlagecapitals oder durch Auslieferung eines angemessenen Antheils an dem Betriebsertrage zwischen den obgenannten Städten entschädigen.

Nach Maßgabe dieser Verabredungen wird baldthunlichst eine besondere Unterhandlung sowohl über die Wahl des Grenzbahnhofes, als über die von der einen an die andere Regierung zu leistende Entschädigung eingeleitet werden.

Im Fall eine Einigung über die Wahl von Hörter oder Holzminnen nicht zu erzielen sein möchte, soll der Betriebswechsel auf einem an der beiderseitigen Landesgrenze auf gemeinsame Kosten zu erbauenden und zu unterhaltenden Bahnhöfe stattfinden.

Artikel 9.

Da die baldige Ausführung und Vollendung der beiderseitigen Bahnstrecken dem gemeinsamen Interesse entspricht, so wollen die hohen Regierungen die erforderlichen Vorkehrungen unverweilt beginnen und sobald als thunlich den Bau in Angriff nehmen und beschleunigen lassen.

Als der späteste Zeitpunkt, zu welchem der Bahnbau mit den Nebenanlagen zu vollenden und der durchgehende Betrieb zu eröffnen ist, wird der Schluss des Jahres 1865 angenommen.

Die contrahirenden hohen Regierungen werden sich jedoch bestreben, die Bahn womöglich schon bis zum Schlusse des Jahres 1864 fahrbar herzustellen.

Artikel 10.

Zeitig vor Vollendung der Bahn wird die nähere Verständigung über die Art und Zahl der einzurichtenden Züge stattfinden.

Im Voraus ist jedoch verabredet, dass mindestens

- a. ein durchgehender Personen-Schnellzug mit einer Fahrzeit von höchstens 9 Minuten auf die Meile ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen;
- b. ein durchgehender gewöhnlicher Personenzug mit einer Fahrzeit von höchstens 14 Minuten auf die Meile, ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen;
- c. ein durchgehender Zug zur Beförderung von Gütern jeden Tag die gesammte Strecke zwischen den Anfangs- und Endpunkten (Altenbeken und Kreienzen) in beiden Richtungen durchlaufen sollen.

Die Aufenthalte der Züge, insbesondere der unter a und b genannten Personenzüge, auf den Stationen dürfen nicht länger sein, als es der Dienst erfordert.

Die vorbezeichneten drei Züge sollen zwischen Berlin und dem Rheine in beiden Richtungen durchgehen und zwar entweder vermittelt Anschlusses an die auf der Route über Braunschweig und Minden bestehenden durchgehenden Züge, oder vermittelt Einlegung besonderer Züge.

Artikel 11.

Beide hohe Regierungen verzichten darauf, den Betrieb auf der betreffenden Bahnstrecke ihres Gebietes jemals einzustellen oder zu unterbrechen.

In solchen Fällen, wo in Folge von kriegerischen oder Elementar- oder anderen Ereignissen die Bahn unfahrbar und der Betrieb dadurch zeitweise unterbrochen werden sollte, wollen Sie unverzüglich die geeigneten Maßregeln ergreifen, damit die Fahrbarkeit der Bahn und der regelmäßige Betrieb in möglichst kurzer Frist wieder hergestellt werde.

Artikel 12.

Über die demnächst auf der neuen Bahn einzuführenden Tariffätze für die aus dem einen in das andere Gebiet übergehenden Transporte werden die beiden hohen Regierungen sich seinerzeit verständigen.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll bei Feststellung der Beförderungspreise und der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 13.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird den Preussischen Brief-, Geld- und Paketsendungen jeglicher Art,

welche den bestehenden Gesetzen gemäß von der Königlich Preussischen Postverwaltung befördert werden, auf der Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Hörter den ungehinderten Transit durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den beiderseitigen Grenzen ankommen, gestatten.

Dieselbe sichert der Königlich Preussischen Postverwaltung bei diesem Transit in Ihrem Landesgebiete auf der in Rede stehenden Eisenbahnlinie schnelle und sichere Beförderung aller Preussischen Postsendungen in demselben Maße zu, wie solche den Herzoglich Braunschweigischen Postsendungen von der eigenen Bahnverwaltung gewährt werden muss.

Die Königlich Preussische Postverwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Hörter zur Beförderung Preussischer Postsendungen benutzt wird, an die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine näher zu vereinbarende Vergütung, von welcher die Erfüllung solcher Zugeständnisse abhängig gemacht wird, gewähren.

Artikel 14.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen vorgelegt werden, deren Auswechselung längstens binnen 14 Tagen stattfinden wird.

Urkundlich ist dieser Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin den 23. Febr. 1861.

(L. S.) Alexander Max Philippssborn.

(L. S.) August Ludwig Freiherr von der Red.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor v. Amberg.

Vereinbarung

zwischen den

Regierungen von Hannover und Braunschweig,

betreffend

Regelung von Verkehrsinteressen.

Geschehen Hannover, den 30. Decbr. 1864.

Gegenwärtig

Namens der Königlich Hannoverschen Regierung:

Generaldirector Dr. Hartmann.

Namens der Herzoglich Braunschweigschen Regierung:

Generaldirector von Amsberg.

Die Königlich Hannoversche Regierung und die Herzoglich Braunschweigsche Regierung haben den Wunsch einander zu erkennen gegeben, sowohl den weiteren Ausbau der Eisenbahnen in den beiden Ländern als den Betrieb ihrer Landes-Eisenbahnen so viel thunlich nach solchen Rücksichten zu regeln und leiten zu lassen, welche die Verkehrsbedürfnisse beider Länder und die finanziellen Interessen beider Eisenbahnverwaltungen thunlichst gleichmäßig zum Grunde liegen.

Um in dieser Richtung eine Verständigung herbeizuführen, sind die neben genannten beiden Commissare von ihren hohen Regierungen mit Anweisung versehen worden.

Die eingeleiteten Verhandlungen konnten indess zu einem Resultate nicht sobald geführt werden, als es der Herzoglich Braunschweigischen Regierung erforderlich erschien, dass die zwischen Börßum und Kreiensen vorhandene Eisenbahnstrecke mit der zwischen Kreiensen und Holzminden erbauet werdenden Strecke durch eine über die bei Kreiensen durchgehende Königlich Hannoversche Eisenbahn herzustellende Überführung in Verbindung gebracht werde. Um daher diesen Gegenstand der Verhandlungen, gemäß dem Antrage des Herzoglich Braunschweigischen Commissairs, vorab zu ordnen, haben beide unterzeichneten Commissare mit Vorbehalt der Genehmigung ihrer hohen Regierungen in dieser Beziehung sich über die folgenden Punkte geeinigt.

1.

Die Königlich Hannoversche Regierung findet sich damit einverstanden, dass die von Börßum nach Kreiensen führende Eisenbahn über die bei Kreiensen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete durchgeführte Hannoversche Eisenbahn mit der im Bau begriffenen von Kreiensen nach Holzminden führenden Eisenbahn in eine bauliche Verbindung gebracht werde und zwar mit derjenigen Constructionsweise, welche dafür zwischen technischen Abgeordneten der Eisenbahnverwaltungen beider Länder laut einer darüber zu Kreiensen am 16. Septbr. 1864 aufgenommenen Verhandlung verständigt worden ist.

2.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung findet sich damit einverstanden, dass, wenn die Königlich Hannoversche Regierung die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Hilbesheim und Goslar mit thunlichst gerader Richtung auf Ringelheim oder Vockenem beschließen sollte, diese Eisenbahn über die Herzoglich Braunschweigische Börßum-Kreienser Eisenbahn

hinübergeführt und sofern einer solchen Bahn zwischen Hilbesheim und Goslar die Richtung durch Herzoglich Braunschweigsches Gebiet gegeben würde, die Bahn durch dies Gebiet durchgeführt werden dürfe.

Die technische Feststellung in Betreff der Bahnüberschreitung bleibt jedoch künftiger Verständigung vorbehalten. Im Mangel dieser Verständigung unter Technikern beider Regierungen, soll die Feststellung durch Entscheidung zweier auswärtiger Eisenbahntechniker erfolgen, wovon jede Regierung Einen erwählt und die bei Meinungsverschiedenheiten einen dritten auswärtigen Techniker in übereinstimmender Wahl, event. durch das Loos, hinzuziehen. Im Falle der Führung der Bahn durch Herzoglich Braunschweigsches Gebiet, hat die Feststellung der Bahnlinie in diesem Gebiete jedoch der Verständigung beider hohen Regierungen zu unterliegen.

3.

Es ist vereinbart, dass auf Antrag einer der beiden hohen Regierungen die Fahr- und Frachtpreise für alle Transportgegenstände (Personen, Güter, Vieh 2c.), welche von der oder mittelst der Braunschweigschen Eisenbahn Holzminden-Kreienzen auf die Hannoversche Eisenbahn Kreienzen-Cassel resp. Ahrenshausen übergehen oder weitergehen, oder welche von der oder mittelst der Hannoverschen Eisenbahn Cassel resp. Ahrenshausen-Kreienzen auf die Braunschweigsche Eisenbahn Kreienzen-Holzminden übergehen oder weitergehen, und welche Transporte die beiden Stationen Naenzen und Salzderhelden berühren (d. h. transitiren oder von denselben ausgehen oder auf denselben verbleiben) in der Weise zu ermäßigen sind, dass bei Feststellung der Tariffätze eine Meile der wirklichen Entfernung unberechnet gelassen wird.

Wenn die Stadt Einbeck mit der Bahn von Kreienzen nach Cassel durch eine Eisenbahn verbunden wird, so soll die

nach der obigen Vereinbarung für den Verkehr Einbeds zu gewährende Reduction der Entfernungen behuf der Tarifermäßigung auf $1\frac{1}{2}$ Meilen erhöht werden.

An diesen Reductionen wollen die hohen Regierungen für ihre Eisenbahnen in der Weise sich theiligen, daß jede Regierung die Hälfte derselben auf die ihr gehörige Eisenbahn übernimmt.

Die unterzeichneten Commissare sagten sich schließlich zu, ihre Berathungen über die vorhandenen anderen Punkte von gemeinsamem Interesse, worüber sie Namens ihrer hohen Regierungen in Verhandlung getreten sind, baldthunlichst fortzusetzen.

Gegenwärtiges in duplo vollzogenes Protocoll, wovon ein Exemplar Jedem der Unterzeichneten zu Händen gekommen ist, wird den hohen Regierungen vorgelegt und gebeten werden, eine beglaubigte Ausfertigung desselben mit der Genehmigungssclausel einander sich zuzufertigen.

gez. **Sartmann. Dr.**

gez. **v. Amsberg.**

Geschehen, Hannover den 30. December 1864.

Bevor die unterzeichneten Commissare der Königlich Hannoverschen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung ein Protocoll vom heutigen Tage, betreffend Verhandlung über gemeinsame Interessen am Bau und Betriebe der Eisenbahnen, durch ihre Unterschrift vollzogen, ertheilten sie sich einander die Erklärung, dass sie die zu Nr. 3 jenes Protocoll's niedergeschriebene Vereinbarung unter der nachstehenden Modification verstanden und getroffen haben:

Würden zukünftig an die Bahn zwischen Kreiensen und Göttingen und an die Bahn, welche von Kreiensen über Altenbeken führen wird, von der einen oder der anderen Seite dieser Bahnen neue Bahnen angeschlossen werden, so soll die vereinbarte Ermäßigung am Fahr- und Frachtgelde durch Meilenreduction, auf denjenigen Transportverkehr sich nicht erstrecken, welcher vor oder nach diesen zukünftig herzustellenden neuen Bahnen über die Strecke Naensen-Salzderhelden transitiren oder nach diesen Orten kommen oder von denselben nach diesen zukünftigen Bahnen abgehen möchte. Ebenso wenig soll die für die Stadt Einbeck vereinbarte Tarifiermäßigung durch Meilenreduction, welche für den Fall eintreten kann, dass nach Einbeck von der Kreiensen-Casseler Bahn her eine Anschlussbahn angelegt werden würde, auf den Verkehr dieser Stadt mit den vorhin bezeichneten etwaigen

zukünftigen neuen Seiten = oder Anschlussbahnen via
Salzderhelden-Naensen und umgekehrt stattfinden.

Die Unterzeichneten sicherten einander zu, dass ein Jeder die
gegenwärtige Verhandlung, wovon durch Jeden ein vollzogenes
Exemplar in Empfang genommen wurde, bei Überreichung
des Hauptprotocolls vom heutigen Tage seiner hohen Regie-
rung vorlegen werde.

gez. **Hartmann.** Dr.

gez. **v. Amsberg.**

Vertrag

den Betriebswechsel zwischen der Braunschweigischen und der Westphälischen Eisenbahn betreffend.

Der nachstehende, zwischen den Bevollmächtigten der Königlich Preussischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung am 31. Januar 1865 abgeschlossene, den Betriebswechsel auf der Altenbeken-Kreienjener Eisenbahn betreffende Vertrag, welcher wörtlich also lautet:

Nachdem

im Artikel 8 des Staatsvertrages vom 23. Februar 1861 — betreffend die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Altenbeken und Kreienjen — vorbehalten worden, über den zwischen den Eisenbahnstationen Hörter und Holzminde einzuführenden Betriebswechsel auf der obengenannten Eisenbahn und über die in Folge desselben von der einen an die andere Regierung zu leistenden Entschädigungen eine besondere Übereinkunft zu treffen, so sind zum Zweck der deshalb erforderlichen Verhandlungen die Bevollmächtigten der betheiligten hohen Regierungen, als:

Seitens der Königlich Preussischen Regierung der Wirkliche Geheime-Ober-Regierungsrath und Ministerial-Director August Ludwig Freiherr von der Red;

Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung der General-Director August Philipp Christian Theodor von Amberg zusammengetreten und haben unter Vorbehalt der Ratification den nachstehenden Vertrag verabredet und abgeschlossen.

§ 1.

Die Königlich Preussische Direction der Westphälischen Eisenbahn wird den gesammten und ausschließlichen Fahrdienst auf der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstrecke zwischen der Preussischen Grenze und dem Bahnhofe Holzminden übernehmen und die dazu erforderlichen Maschinen, sowie das nöthige Zugbegleitungspersonal stellen.

§ 2.

Die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postdirection wird zu diesem Zwecke der Preussischen Verwaltung auf dem Bahnhofe Holzminden 4 Maschinen- und 3, nöthigenfalls 4 Wagenstände, sowie ein zur Aufbewahrung kleiner Materialien und Geräthe geeignetes Local zur ausschließlichen Benutzung überlassen, sowie ferner den Westphälischen Maschinen dort stets rechtzeitig den erforderlichen Wasserbedarf liefern und dem Preussischen Zugpersonal für die Dauer seines zeitweisen Aufenthalts in Holzminden angemessene — von der Preussischen Verwaltung zu möblirende — Localitäten zuweisen, diese auch ordnungsmäßig heizen, reinigen und beleuchten lassen; endlich auch der Preussischen Verwaltung die Mitbenutzung der auf dem Bahnhofe zu Holzminden liegenden Gleise, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen gestatten.

§ 3.

Die Signalvorrichtungen auf der im § gedachten Strecke sind von der Herzoglich Braunschweigischen Verwaltung nach

demselben Systeme herzustellen, welches auf dem Preussischen Theile der Altenbeken-Kreienfener Bahn Anwendung gefunden hat.

§ 4.

Die ordnungsmäßige Unterhaltung, Bewachung und Beleuchtung der im § 1 erwähnten Strecke und des Bahnhofes Holzminden, sowie sämtlicher auf beiden befindlichen Anlagen bleibt Sache der Braunschweigischen Verwaltung, welche daher auch alle dadurch und dafür entstehenden Kosten selbst und allein zu tragen hat.

§ 5.

Der Fahrdienst auf der im § 1 gedachten Strecke wird ausschließlich durch Preussische Fahrbeamte nach den Anordnungen der Königlich Preussischen Verwaltung ausgeführt werden.

Die genannten Beamten haben jedoch so lange sie sich auf dem Bahnhofe zu Holzminden befinden, den dienstlichen Anordnungen des dortigen Stationsvorstehers Folge zu leisten.

§ 6.

Der gesammte Stations- und Expeditionsdienst auf dem Bahnhofe Holzminden bleibt ausschließlich Sache der Braunschweigischen Verwaltung. Die Letztere wird indeß ihre Beamten anweisen, den Betrieb nach der Preussischen Seite mit derselben Sorgfalt und Genauigkeit, wie den eigenen Betrieb, zu versehen.

Für alle dienstlichen Functionen, welche die Abfertigung von Zügen nach der Preussischen Bahn zum Zwecke haben, sind die für die Letztere geltenden Bestimmungen und Reglements und die darauf bezüglichen Dienstinstructionen sowie

der Fahrplan der Preussischen Bahn maßgebend, weshalb das Personal auch mit allen diesen Vorschriften versehen und zu deren genauer Befolgung durch die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postdirection verpflichtet werden soll.

§ 7.

Der Königl. Preussischen Verwaltung liegt es ob, diejenigen Züge, welche sie von Holzminden weiter zu befördern hat, durch ihre eigenen Maschinen rangiren zu lassen. Die Herzoglich Braunschweigische Verwaltung stellt hierzu das nöthige Aufsichts- und Hülfspersonal.

§ 8.

Beide Verwaltungen werden sich in Nothfällen mit ihren Wagen und Lokomotiven und zwar mit letzteren sowohl für den Fahr- als für den Rangirdienst, nach Möglichkeit aus- helfen. Für Lokomotivhülfe wird gegenseitig ein Betrag von 2 Thlr. pro Meile, resp. pro Stunde Rangirdienst vergütet, für Wagen die Entschädigung nach den Bestimmungen des jeweilig bestehenden Wagenbenutzungsreglements berechnet.

§ 9.

Zur Controlirung und Rapportirung der in Holzminden gegenseitig zu übergebenden und zu übernehmenden Wagen wird jede Verwaltung auf dem dortigen Bahnhofe einen eigenen Beamten stationiren.

§ 10.

Über die Tarife und Beförderungsreglements für den Verkehr zwischen den Preussischen und den Braunschweigischen Stationen, sowie über den Fahrplan für die durchgehenden Züge auf der Altenbeken-Kreienfelder Bahn bleibt eine besondere

Verständigung zwischen den beiderseitigen Verwaltungen vorbehalten. Ob und eventuell nach welchem Fahrplane Lokalzüge zwischen Holzminden und Stationen der Westphälischen Bahn einzurichten, bestimmt lediglich die Direction der Letzteren. Dieselbe wird jedoch etwaige, auf der Altenbeken-Hörter Bahn einzurichtende Lokal-Personenzüge, welche Hörter berühren, stets auch bis Holzminden gehen resp. von dort abgehen lassen.

§ 11.

Die Westphälische Bahn zahlt an die Braunschweigische Verwaltung als Entschädigung für die von Letzterer nach § 2 übernommenen Leistungen und Verpflichtungen ein Pauschquantum von jährlich 500 Thlr., geschrieben:

»funfshundert Thaler«

in vierteljährlich postnumerando mit 125 Thlr. zahlbaren Raten.

§ 12.

Dagegen vergütet die Braunschweigische Verwaltung der Preussischen für jede von den Maschinen der Letzteren auf der im § 1 gedachten Strecke zurückgelegte Zugmeile einen Betrag von 2 Thlr. 15 Sgr., geschrieben:

»zwei Thaler fünfzehn Silbergroschen«

gleichfalls vierteljährlich postnumerando zahlbar, wogegen andererseits die aus der Beförderung von Personen, Gepäckstücken, Equipagen, Vieh und Gütern auf die oben erwähnte Strecke fallenden Einnahmen ausschließlich der Braunschweigischen Verwaltung gebühren.

§ 13.

Etwaige, auf der Bahn zwischen Hörter und Holzminden resp. auf diesen beiden Bahnhöfen sich ereignenden Schäden werden nach folgenden Grundsätzen behandelt:

Jede der beiden Verwaltungen trägt denjenigen Schaden selbst, den sie durch Zufall oder Schuld ihrer eigenen Beamten am eigenen Vermögen erleidet; dagegen übernimmt jede Verwaltung den Ersatz desjenigen Schadens, den sie durch eigene Schuld oder durch Versehen ihrer eigenen Beamten, oder durch mangelhaften Zustand ihrer Betriebsmittel resp. der ihr gehörigen Gleise, Weichen und Drehscheiben u. d. d. der anderen Verwaltung oder dritten Personen bereitet. In sonstigen Fällen ruht dritten Personen gegenüber die Ersatzpflicht soweit sie begründet werden kann, auf derjenigen Verwaltung, welcher die Strecke gehört, auf der die Beschädigung vorgekommen.

§ 14.

Gegewärtiges Abkommen tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke zwischen Kreienzen und Altenbeken in Kraft. Dasselbe wird auf unbestimmte Zeit mit einer, beiden Theilen jederzeit zustehenden einjährigen Kündigung abgeschlossen.

§ 15.

Alle aus diesem Vertragsverhältnisse etwa entstehenden Streitigkeiten sollen, soweit sie nicht der Entscheidung und Verständigung zwischen den beiderseitigen hohen Staatsregierungen unterliegen, durch Schiedsrichter entschieden werden, von denen jede der beiden Verwaltungen einen, und zwar eine bei der Streitfache nicht betheiligte, zum Deutschen Eisenbahnvereine gehörige Eisenbahnverwaltung erwählt, und welche bei Meinungsverschiedenheit eine dritte Verwaltung zum Obmann ernennen. Verzögert einer der streitenden Theile auf die ihm durch einen Notar oder gerichtlich insinuirte Aufforderung des Gegners die Ernennung eines Schiedsrichters länger als 4 Wochen, so muß er sich gefallen lassen, daß der andere beide Schiedsrichter ernennt.

Können die Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmannes nicht einigen, so hat jeder einen solchen zu ernennen und es entscheidet zwischen Beiden das Loos.

Zögert aber ein Schiedsrichter mit der Ernennung des Obmannes länger als 4 Wochen auf die ihm gerichtlich oder durch einen Notar insinuirte Aufforderung dazu, so entscheidet der Obmann des anderen Theiles allein.

Gegen den schiedsrichterlichen Ausspruch ist ein Rechtsmittel nicht zulässig.

Diese Bestimmung vertritt die Stelle eines zwischen den Parteien abzuschließenden Compromisses.

§ 16.

Vorstehender Vertrag ist in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

Derselbe soll den beiderseitigen hohen Regierungen zur Ertheilung der Genehmigung, welche von dem Königlich Preussischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten für Preußen, und von dem Herzoglich Braunschweigischen Ministerium für Braunschweig erfolgen wird, vorgelegt und sollen alsdann die so ratificirten Urkunden gegen einander ausgetauscht werden.

So geschehen Berlin, am 31. Januar 1865.

(L. S.) (gez.) v. d. Reck. (L. S.) (gez.) v. Amsberg.
wird hierdurch Namens der Königlich Preussischen Regierung genehmigt.

Berlin, den 18. Februar 1865.

(L. S.)

Der Königlich Preussische Minister der auswärtigen
Angelegenheiten.

(sig.) v. Bismarck.

Vereinbarung

wegen der Übernahme des Betriebes auf der
Goslar-Wienburger Eisenbahn durch die
Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und
Postdirection.

Zur Ausführung des Separatartikels 3 zu dem zwischen der Königlich Hannoverschen und der Herzogl. Braunschw. Regierung über die Anlegung von Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg und Goslar abgeschlossenen Staatsvertrage vom 13. Novbr. 1837, ist unter Vorbehalt der Ratification beider hohen Landesregierungen zwischen der Königlich Hannoverschen Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen und der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn- und Postdirection die nachfolgende Vereinbarung wegen Übernahme des Betriebes der Hannoverschen Staatseisenbahn von Goslar nach Wienburg durch die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung getroffen.

§ 1.

Grundprincip der Vereinbarung.

Die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung übernimmt den gesammten Betrieb der Goslar-Wienburger Eisenbahn.

Sie wird denselben mit der gleichen Sorgfalt führen, wie den Betrieb ihrer eigenen Bahnen. Die Einnahmen der Bahn einschließlich aller Pachten, Miethen 2c. kommen der Hannoverischen Eisenbahnverwaltung zu. Die Braunschweigische Verwaltung wird für die Kosten des Betriebes nach dem Grundsatz entschädigt, dass sie, soweit es sich vorhersehen lässt, aus demselben weder Vortheil noch Nachtheil hat.

§ 2.

Umfang der beiderseitigen Leistungen.

Die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung übernimmt:

- 1) die Geschäftsleitung, namentlich alle Verhandlungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen und dem Publicum, das Rechnungswesen, die Ertheilung der Instruction an die Beamten und deren Überwachung,
- 2) die Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör,
- 3) die Stellung und Unterhaltung des Betriebmaterials an Locomotiven, Wagen und Zubehör,
- 4) den Transport- und Expeditionsdienst und die Bahnbewachung,
- 5) die Anstellung und Besoldung aller für die Goslar-Bienenburger Bahn erforderlichen Beamten und die Annahme und Bezahlung des nöthigen Hülfspersonals und der Arbeiter.

Die Entschädigung für diese Leistungen erfolgt theils durch festgesetzte Pauschsummen, theils gegen Liquidation der wirklich gehaltenen Auslagen, theils durch eine nach Achsmeilen berechnete und nach deren Zahl sich richtende Vergütung.

Die folgenden Paragraphen bestimmen diese generell angegebenen Leistungen der beiden vortragenden Theile im Einzelnen.

§ 3.

Generelle Geschäftsleitung.

a. Fahrplan.

Die Feststellung des Fahrplanes der Goslar-Bienenburger Bahn erfolgt durch die Braunschweigische Verwaltung in der Weise, daß zwischen Bienenburg und Goslar in beiden Richtungen täglich mindestens 3 Züge mit Personenbeförderung abgelassen und, soviel thunlich, an die Züge der Braunschweig-Harzburger Bahn angeschlossen werden. Die Anordnung von Extrazügen zu den tarifmäßigen Preisen steht der Braunschweigischen Verwaltung allein zu. Dieselbe wird jedoch etwaigen, von der Hannoverschen Verwaltung in Beziehung auf den Fahrplan und die Einrichtung von Extrazügen ausgesprochenen Wünschen thunlichst entgegenkommen.

§ 4.

b. Tarif.

Die Feststellung der Fahrpreise für die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh u. u. geschieht allein durch die Hannoversche Verwaltung, welchen dabei jedoch thunlichst die für den gemeinschaftlichen Verkehr zwischen Hannoverschen und Braunschweigischen Stationen jeweilig bestehenden Principien zu Grunde legen wird. Die Bestimmung der Verkehrs- und Expeditionstrecken für die Stationen der Goslar-Bienenburger Bahn wird von beiden Verwaltungen vereinbart.

Alle zum Zweck des Betriebes und der Unterhaltung der Bahn auf derselben zu transportirenden Beamten, Arbeiter, Materialien, Geräthe und Fahrzeuge werden frachtfrei befördert.

§ 5.

c. Verhandlungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen und Behörden und mit dem Publicum.

Die Braunschweigische Verwaltung übernimmt die Verhandlungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen, mit anderen Behörden und mit dem Publicum und wird, sofern die getroffenen Verabredungen nicht oder nicht allein in ihren Befugnissen liegen, sich darüber mit der Hannoverschen Verwaltung ins Einvernehmen setzen. Es bleibt aber der letzteren unbenommen, solche Verhandlungen, welche die, der Hannoverschen Entschließung vorbehaltenen Punkte betreffen, selbst zu führen, nur ist selbstverständlich bei den Gegenständen, welche der Zustimmung beider Verwaltungen bedürfen, die Zustimmung der Braunschweigischen Verwaltung erforderlich.

Die Verhandlungen über alle Reclamationen und Beschwerden des Publicums führt die Braunschweigische Verwaltung in derselben Weise, als ob sie sich auf eine der Braunschweigischen Bahnen bezögen.

§ 6.

d. Bahnordnung, Signalwesen, Reglements, Instructionen zc.

Die Bahnordnung ist die für die Braunschweig-Harzburger Bahn geltende, das Signalwesen wird in gleicher Weise wie auf den übrigen Braunschweigischen Eisenbahnen geordnet, es gilt also auf der Goslar-Bienenburger Bahn die Braunschweigische Signalordnung.

Die sonstigen Dienstinstructionen aller Art sollen dieselben sein, welche für die Braunschweigischen Eisenbahnen zur Anwendung kommen, insoweit nicht besondere Abweichungen davon für die Goslar-Bienenburger Bahn unter beiden Verwaltungen vereinbart werden.

Der Erlass aller Dienstvorschriften, einschließlich der Tarife und Fahrpläne, erfolgt durch die Braunschweigische Verwaltung. Die Tarife und Fahrpläne bilden einen Theil der Tarife und Fahrpläne für den Braunschweigischen Verkehr.

§ 7.

e. Rechnungswesen.

Das Rechnungswesen wird ein Theil des Braunschweigischen; alle Zahlungen für die Bahn erfolgen ausschließlich von der Eisenbahn und Post-Hauptcasse zu Braunschweig resp. geschehen an dieselbe.

Die Abrechnung über den Verkehr der Goslar-Bienenburger Bahn wird mit der Abrechnung über den gemeinschaftlichen Verkehr zwischen Hannoverschen und Braunschweigischen Stationen verbunden.

Die Controle des Rechnungswesens der Stationen liegt der Braunschweigischen Verwaltung ob.

§ 8.

Bahnunterhaltung.

a. Übergabe der Bahn und allgemeines Princip.

Die Hannoversche Verwaltung wird die Bahn nebst Nebenanlagen in fertigem Zustande überliefern resp. das Fehlende auf eigene Kosten und durch eigene Leute ergänzen. Deputirte beider Verwaltungen werden gemeinschaftlich ihr Urtheil über die Betriebsfähigkeit der Bahn abgeben und wird von den beiden vorgesetzten hohen Regierungen über die Eröffnung des Betriebes Bestimmung getroffen.

Als zu der Bahn gehörig sind anzusehen:

die Gleise mit Weichen, Drehscheiben, Übergängen, Durchlässen, Canälen zc. mit vollständiger Herstellung der Böschungen und der Bettungen; die Bahnhofsanlagen, an Rampen, Perrons, Wegen, Verladungseinrichtungen,

die Bahnhofsgebäude mit vollständiger innerer Einrichtung, namentlich mit dem für die Wartezimmer erforderlichen Mobiliar, endlich die zum Zweck des Telegraphendienstes erforderlichen Anlagen und Apparate.

Die Geräthe für den Expeditions-, Transport- und Bahnunterhaltungsdienst werden von der Braunschweigischen Verwaltung beschafft. Über die der Braunschweigischen Verwaltung überwiesenen Anlagen und Gegenstände wird eine vollständige Beschreibung und Inventar aufgenommen, nach welchen die Bahn bei der Übernahme des Betriebes an die Braunschweigische Verwaltung übergeben wird. Bahnbeschreibung und Inventar werden in doppelter Ausfertigung aufgestellt und von den mit der Übergabe und Übernahme beauftragten beiderseitigen Beamten durch Unterschrift anerkannt.

Nach Übergabe der Bahn an die Braunschweigische Verwaltung gemachte Anlagen oder angeschaffte Gegenstände werden in beide Exemplare der Bahnbeschreibung und des Inventars nachträglich eingetragen, und jährlich soll eine Vergleichung der in denselben gemachten Abänderungen und Zusätze stattfinden.

Die Unterhaltung der Bahn, der Nebenanlagen und aller sonstigen Gegenstände wird von der Braunschweigischen Verwaltung in der Weise besorgt, dass, abgesehen von der ordnungsmäßigen Abnutzung, Alles in demjenigen Zustande erhalten wird, in welchem es übergeben ist. Änderungen in den Constructionen oder Ersatz einer Einrichtung oder eines Gegenstandes durch eine verschiedene Einrichtung, oder einen verschiedenen Gegenstand sind nicht zulässig.

§ 9.

b. Befugnisse der Braunschweigischen Bahnverwaltung hinsichtlich der Bahnunterhaltung.

Die Braunschweigische Bahnverwaltung ordnet innerhalb dieser Grenzen die erforderlichen Reparaturen und den Ersatz

selbst an. Diejenigen Ersatzstücke, welche die Braunschweigische Verwaltung nicht in ihren Magazinen besitzt und nicht selbst ohne unverhältnißmäßige Kosten, herstellen lassen kann, wird die Hannoverische Verwaltung auf Anfordern liefern, auch von solchen der Braunschweigischen Verwaltung einen entsprechenden Vorrath überweisen, über dessen Verwendung Rechnung geführt werden soll.

Die aus der Bahn entfernten abgängigen Gegenstände werden gesammelt und der Hannoverischen Verwaltung zur Verfügung gestellt.

Der Hannoverischen Verwaltung bleibt unbenommen, von dem Zustande der Bahn und der Nebenanlagen von Zeit zu Zeit durch einen ihrer Beamten Kenntniß zu nehmen.

Alle Jahre im Laufe des Sommers sollen Beauftragte beider Verwaltungen gemeinschaftlich den Zustand der Bahn untersuchen und einen gemeinschaftlichen Bericht, welcher zugleich Vorschläge über die im folgenden Kalenderjahre nöthigen größeren Unterhaltungsarbeiten und etwaige Erneuerung enthält, über das Resultat ihrer Untersuchung erstatten, auch mit diesem Berichte einen Voranschlag für die nächstjährige Unterhaltung der Bahn einsenden. Wenn gegen denselben bis zum Jahreschlusse Erinnerungen von keiner der beiden Verwaltungen gemacht werden, so gilt der Voranschlag als angenommen. Wenn Erinnerungen erhoben, so wollen sich die Verwaltungen thunlichst vor Jahreschluss darüber verständigen. Unterhaltungsarbeiten oder Erneuerungen der Bahn nebst Zubehör, welche in den Voranschlag nicht aufgenommen sind, deren sofortige Ausführung jedoch die Sicherheit oder die Regelmäßigkeit des Betriebes erforderlich macht, läßt die Braunschweigische Verwaltung in Angriff nehmen und benachrichtigt davon zugleich die Hannoverische Verwaltung. Im Übrigen sind Abweichungen von dem Voranschlage nur nach vorgängiger Einigung beider Verwaltungen zulässig. Jedoch

steht es der Hannoverschen Verwaltung jederzeit frei zu beanspruchen, daß über den Voranschlag hinaus noch andere Unterhaltungs resp. Erneuerungsarbeiten vorgenommen werden und die Braunschweigische Verwaltung wird solchen Anforderungen gern entsprechen.

§ 10.

c. Rückgabe der Bahn.

Nach Ablauf dieser Vereinbarung wird die Bahn nach der Beschreibung und dem Inventar der Hannoverschen Verwaltung zurückgegeben. Die Braunschweigische Verwaltung hat ihre Verpflichtungen erfüllt, wenn sie alle in der Beschreibung und dem Inventar enthaltenen Gegenstände wieder überweist.

§ 11.

Stellung der Betriebsmittel.

Die Braunschweigische Verwaltung stellt, unterhält und ersetzt auf eigene Kosten die gesammten Betriebsmittel an Locomotiven, Wagen und Geräthen. Über das Maß des Bedürfnisses und über die Beschaffenheit der Betriebsmittel entscheidet die Braunschweigische Verwaltung allein, sie wird dabei aber dieselben Grundsätze beobachten, welche sie für die eigenen Bahnen befolgt. Für den Fall, daß sich ein lebhafter Güter-Localverkehr zwischen den Stationen der Goslar-Bienener Bahn unter einander entwickeln sollte, wird die Hannoversche Verwaltung eine Anzahl Wagen, welche den ungefähren Anforderungen dieses Verkehrs genügt, der Braunschweigischen Verwaltung für denselben auf Verlangen zur Disposition stellen.

§ 12.

Heizmaterial, Schmiermaterial.

Die Braunschweigische Verwaltung übernimmt ferner auf ihre Kosten die Lieferung des Brennmaterials für die Loco-

motiven, die Heizung der Betriebslocale, des Schmier- und Putzmaterials, der Erleuchtung der Wagen, Betriebslocale und Signalvorrichtungen und die Lieferung der für den Dienst erforderlichen Druckfachen an Reglements, Tarifen, Instructionen, Formularen und Billets jeder Art.

§ 13.

Übernahme des Expeditions-, Bahnhof-, Bahnbewachungs- und Fahrdienstes.

Der gesammte Expeditionsdienst wird von der Braunschweigischen Verwaltung wahrgenommen; die Einrichtung desselben ist die nämliche, wie auf den Braunschweigischen Bahnen; er wird allein von der Braunschweigischen Verwaltung geleitet und beaufsichtigt. Die Rapporte und Extracte der Stationen gehen an die Braunschweigischen Oberbehörden, die Revision der Register, die Controlirung der Rechnungs- und Cassenführung erfolgt durch dieselben. Die Beamten sind hinsichtlich ihrer ganzen Geschäftsführung allein der Braunschweigischen Verwaltung unterstellt. In gleicher Weise übernimmt die Braunschweigische Verwaltung den Bahnhofsdienst, die Bahnbewachung und den Fahrdienst.

Auch wird dieselbe die Verpachtung der Bahnhofrestaurationen, der etwaigen Lagerplätze zc. im Einverständnisse mit der Hannoverschen Verwaltung übernehmen und den Betrieb der Restaurationen durch ihre Beamten beaufsichtigen lassen.

§ 14.

Anstellung und Besoldung des Personals.

Das ganze Personal an Beamten und Arbeitern, welches für den Dienst der Goslar-Bienenburger Bahn bestimmt ist, wird von der Braunschweigischen Verwaltung angestellt und besoldet. Dasselbe gilt in allen Beziehungen als Braunschwei-

gisches Personal, ist den Braunschweigischen Dienstvorschriften und Oberbehörden unterstellt und wird angenommen, entfernt, entlassen, versetzt und pensionirt nach der Entscheidung der Braunschweigischen Verwaltung.

Die generelle Administration und obere Beaufsichtigung der Goslar-Bienenburger Bahn wird von den Braunschweigischen Centralstellen wahrgenommen, welche die betreffenden Beamten anweisen werden, dem Betriebe der Goslar-Bienenburger Bahn dieselbe Sorgfalt und Genauigkeit zu widmen, welche von den auf den Braunschweigischen Bahnen stationirten Beamten verlangt wird.

Es soll der Hannoverschen Verwaltung zustehen: die Entfernung solcher Officianten von dem Dienste der Goslar-Bienenburger Bahn zu verlangen, welche einen Unfall auf dieser oder einer anderen Bahn verschuldet haben und deshalb gerichtlich verurtheilt sind.

§ 15.

Vergütung.

Die Hannoversche Verwaltung leistet der Braunschweigischen für die Führung des Betriebes folgende Vergütungen:

1) eine jährliche Pauschsumme von 5200 Thlr. für die generelle Administration, die unbestimmten Verwaltungsausgaben, einschließlich Uniformirungskosten, die Besoldungen des Expeditions- und Aufsichtspersonals (einschließlich des Bahnmeisters und der Bahnhofsaufseher), das Heizungsmaterial der Bahnhöfe und Wärterhäuser und das Beleuchtungsmaterial der Bahnhöfe, Bahnzüge und Telegraphen und für die Anschaffung und Unterhaltung der Betriebsgeräthe.

2) Für die Unterhaltung der Bahn mit allen Nebenanlagen, Gebäuden, Telegraphenanlagen und für die Löhne der Bahnwärter, Weichenwärter und der gesammten Bahnhof-

und Bahnarbeiter wird die Braunschweigische Verwaltung die wirklich aufgewendeten Kosten vergütet erhalten. Die Löhne der Bahn-, Weichen- und Hülfswärter werden nach den auf den Herzoglich Braunschweigischen Bahnen geltenden Grundsätzen festgesetzt werden.

3) Für alle übrigen Leistungen, also namentlich Stellung, Unterhaltung und Ersatz der Locomotiven und Wagen nebst Zubehör, Heizen, Ölen, Schmieren und Putzen derselben und die Besoldungen des Locomotiv- und Fahrpersonals, erhält die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütung von fünf Groschen für jede auf der Goslar-Bienenburger Bahn geleistete Achsmeile, d. h. für jede auf die wirkliche Entfernung einer Hannoverschen Meile beförderte Wagenachse.

Für einzelne Beamte und Bahnwärter werden Dienstwohnungen errichtet werden, für welche als Miethen ein von der Braunschweigischen Verwaltung nach den auf ihren eigenen Bahnen geltenden Grundsätzen zu bestimmender Theil des Dienstgehaltes resp. der Löhne der Bewohner von den letzteren zu entrichten ist.

Die Zahlung geschieht Seitens der Braunschweigischen an die Hannoversche Verwaltung.

Da die Braunschweigische Verwaltung für die Stellung u. der Wagen durch die Achsmeilenvergütung mit entschädigt wird, so zahlt dieselbe die Wagenmiethen für alle auf der Goslar-Bienenburger Bahn laufenden fremden Wagen, einschließlich der Hannoverschen, erhält aber selbstverständlich auch für die von diesen Wagen geleisteten Achsmeilen die vorbezeichnete Vergütung.

Die Zahlung der Pauschsumme und der Achsmeilenvergütung erfolgt monatlich, die der Kosten der Bahnunterhaltung vierteljährlich auf von der Braunschweigischen Verwaltung aufzustellende Liquidation.

§ 16.

Änderungen der Vergütungen.

Beide Verwaltungen haben das Recht, wenn eine Änderung der bei der Berechnung der vorstehenden Vergütung angenommenen Grundlagen eingetreten ist, eine Änderung der berechneten Sätze auf Grund der angenommenen Rechnungsprincipien zu fordern; namentlich soll die im § 15 bestimmte Pauschsumme von 5200 Thln. um je 400 Thlr. für jeden, nach dem Ermessen der Braunschweigischen Verwaltung mehr aufzustellenden Expeditionsbeamten erhöht werden. Die Zahl der Expeditionsbeamten einschließlich der dahin zu rechnenden Stationsvorstände, ist bei der Berechnung für die Stationen Goslar und Oker zusammen auf vier angenommen.

§ 17.

Telegraphendienst.

Die Braunschweigische Verwaltung wird auch die Bewachung und Unterhaltung der an der Bahn befindlichen Telegraphenleitungen und Apparate besorgen, ohne dafür eine weitere Vergütung, als die Erstattung der gehabtten Auslagen, zu beanspruchen. Die Unterhaltung der Leitungen geschieht nach den in § 8—10 für die Bahnunterhaltung aufgestellten Principien.

Der Telegraphendienst für Betriebszwecke der Bahn wird durch die Braunschweigischen Beamten, als Theil des Eisenbahndienstes, mit wahrgenommen, also ohne daß der Braunschweigischen Verwaltung dafür eine besondere Entschädigung gebührte.

In Oker wird der Privatdepeschenverkehr mit der Betriebsöffnung der Bahn eingerichtet und von den Braunschweigischen Eisenbahnbeamten mit versehen werden; auch hinsichtlich der Station Goslar, wo sich zur Zeit eine Hannoversche

Telegraphenstation befindet, wird die Braunschweigische Verwaltung zu dessen Übernahme durch ihre Beamten bereit sein, wenn dies Seitens der Königlich Hannoverschen Telegraphenverwaltung gewünscht wird. Für den Braunschweigischen Seits übernommenen Telegraphendienst kommen die in den §§ 6—16 über den Eisenbahndienst getroffenen Verabredungen zur Anwendung. Eine besondere Vergütung wird die Braunschweigische Verwaltung hierfür nicht beanspruchen, sofern nicht der Telegraphendienst eine Vermehrung des für den Eisenbahndienst ohnehin zu haltenden Personals erforderlich macht.

§ 18.

§ o ft.

Von dem Betriebsdienste der Goslar-Vienenburger Eisenbahn ist die Beförderung postpflichtiger Gegenstände, nämlich: Briefe, Zeitungen, Papiergeld, baares Geld unter 1000 Thlr. und Bäckereien bis zum Gewichte von 15 Pfund incl. ausgeschlossen.

Der Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung steht jedoch frei, die Eisenbahn-correspondenz, sowie die Sendungen von Acten, Drucksachen und Geldern in Dienstangelegenheiten durch ihre eigenen Beamten in den Eisenbahnzügen mit befördern zu lassen, zu welchem Behufe dergleichen Schreiben oder die Begleitbriefe zu dergleichen Sendungen mit dem Eisenbahndienststempel bedruckt oder verschlossen und mit der Bezeichnung »Eisenbahn-Dienstsache« versehen sein müssen. Zu der Beförderung von Postsendungen aller Art unter Begleitung Hannoverscher Postofficianten können alle fahrplanmäßigen Züge benutzt werden.

Der Transport der Post erfolgt nach Wahl der Königlich Hannoverschen Postverwaltung

entweder

in besonderen unentgeltlich einzuräumenden und auf Kosten

der Postverwaltung zu den Zwecken des Postdienstes einzurichtenden Abtheilungen von Personenwagen, in welchem Falle die Transportvergütung für diese Abtheilungen in der allgemeinen, im § 15 stipulirten Achsmeilenvergütung enthalten ist, oder

mittelfst besonderer Eisenbahn=Postwagen. Im letzteren Falle ist, wenn die Eisenbahn=Postwagen von der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung gestellt und unterhalten werden (ein Verhältniß, welches nur nach vorgängiger Vereinbarung eintreten kann), der letzteren für die Stellung und den Transport dieser Wagen von der Königlichen Postverwaltung die im § 15 stipulirte Vergütung von fünf Groschen pro Achsmeile zu zahlen. Wird jedoch die Einstellung und Unterhaltung der Eisenbahn=Postwagen von der Königlichen Postverwaltung übernommen, so ist die obengedachte Achsmeilenvergütung um einen, den sonstigen Principien dieses Vertrags gemäß festzustellenden Betrag an Wagenmiethe zu vermindern.

Die Regelung der übrigen für die beiderseitigen Postverwaltungen bei der Benutzung der Eisenbahn zwischen Goslar und Bienenburg zur Postbeförderung in Frage kommenden Verhältnisse, insbesondere wegen des Transits Hannoverscher Postsendungen durch Braunschweigsches Gebiet, bleibt den directen Verhandlungen zwischen den betheiligten beiderseitigen Postverwaltungen überlassen.

In Bienenburg und Goslar werden, von dem Eisenbahndienste völlig getrennte, Hannoversche Postanstalten bleiben, auf dem Bahnhofe Oster wird eine Braunschweigische Postexpedition eingerichtet werden, welche zwar mit der dortigen Eisenbahnerpedition insofern verbunden ist, daß beide einen gemeinschaftlichen Vorstand haben und daß die Beamten zur gegenseitigen Aushülfe verpflichtet sind, im Übrigen aber mit dem Eisenbahndienste in keiner Verbindung steht.

§ 19.

Entschädigungspflicht.

Die aus dem Bahnbetriebe sich ergebenden Schäden jeder Art fallen der Hannoverschen Verwaltung zur Last, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

- 1) die Braunschweigische Verwaltung trägt den Zufall an ihrem Eigenthum,
- 2) dieselbe trägt die durch Schuld Braunschweigischer Beamten veranlassenen Schäden an ihrem Eigenthum bis zur Summe von 100 Thlr. in jedem einzelnen Falle.

Außerdem wird die Braunschweigische Verwaltung der Hannoverschen alle Regressansprüche cediren, welche ihr wegen solcher Schäden, die nach diesem Vertrage die Hannoversche Verwaltung zu übernehmen hat, gegen ihre Beamten oder dritte Personen zustehen.

§ 20.

Behandlung von Entschädigungsansprüchen.

Entschädigungsansprüche fremder Bahnverwaltungen oder des Publicums aus dem Betriebe der Goslar-Wienburger Bahn werden von der Braunschweigischen Verwaltung mit den Entschädigungsberechtigten verhandelt. Die Hannoversche Verwaltung gesteht der Braunschweigischen das Recht zu, Entschädigungen bis zum Betrage von 20 Thlr. für die Goslar-Wienburger Bahn in jedem Falle ohne deren vorherige Zustimmung zu zahlen. Die Braunschweigische Verwaltung wird die Verhandlungen über die ohne vorherige Zustimmung Hannovers geleisteten Entschädigungen nach Beendigung derselben der Hannoverschen Verwaltung zur Kenntnissnahme mittheilen.

§ 21.

Strafen.

Strafgelder, welche wegen Vergehen gegen die Bahnordnung der Goslar-Bienenburger Eisenbahn erhoben werden, gebühren der Hannoverschen Verwaltung. Der Braunschweigschen Verwaltung kommt dagegen die Einnahme derjenigen Geldstrafen zu, welche sie gegen die Officianten der Bahn erkennt.

§ 22.

Die Braunschweigsche Verwaltung wird der Hannoverschen jede Auskunft über den Betrieb der Bahn ertheilen, gewünschten Falls auch die Einsicht in die betreffenden Acten, Register, Rechnungen zc. jederzeit gestatten, namentlich wird sie jeden Monat regelmäßig die Monatsextracte der Stationen der Bahn mittheilen. Außerdem wird sie auf Anfordern der Hannoverschen Verwaltung derselben gestatten, durch einen bestimmt zu bezeichnenden Beamten Kenntniß von dem Betriebe der Bahn zu nehmen, und diesem Beamten die Einsicht aller Register, Extracte, Rechnungen zc. gestatten.

§ 23.

Die Vereinbarung tritt in Gültigkeit mit der Eröffnung der Bahn; dieselbe wird vorläufig bis zum 1. Januar 1872 geschlossen und dauert von da an auf unbestimmte Zeit mit einem, beiden Theilen vorbehaltenen halbjährigen und nur auf den 1. Januar, also bis zum vorhergehenden 30. Juni auszuübenden Kündigungsrechte fort.

Die Braunschweigsche Verwaltung ist jedoch nur bis zum 1. Januar 1868 an die Vereinbarung gebunden, also hat das Recht, dieselbe zuerst am 30. Juni 1867 und von da ab jedesmal ein Jahr später zu kündigen.

Wenn in Folge der Aufhebung der Vereinbarung der Betrieb der Bahn durch die Braunschweigsche Verwaltung aufhört, so übergibt dieselbe in Gemäßheit des § 10 die Bahn nebst Zubehör, soweit letzterer von der Hannoverschen Verwaltung gestellt ist, an diese, nimmt ihr Betriebsmaterial u. zurück und zieht die von ihr angestellten Beamten zurück, während das Personal der Bahnwärter und Arbeiter von der Hannoverschen Verwaltung übernommen wird.

So geschehen und doppelt ausgefertigt.

Hannover, 16. Februar 1866.

Braunschweig, den 16. Februar 1866.

Königlich Hannoversche Generaldirection der Eisenbahn und
Telegraphen.

gez. **Salle.**

Durlach.

Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Generaldirection der
Eisenbahnen.

Kunze.

Scheffler.

Staats-Vertrag

den

Bau einer Eisenbahn von Jerzheim nach Borsum betr.

Seine Majestät der König von Preußen
und

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und
Lüneburg

haben, nachdem im Verfolg des Separatartikels 1 zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861, betr. die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Kreienzen und Altenbeken zur Abkürzung der Eisenbahnroute von Berlin nach Westphalen und dem Rheine Seitens der Königlich Preussischen Regierung der Bau einer directen Eisenbahn zwischen den Stationen Holzwickede (Unna) an der Dortmund-Soester und Hengstei (Hagen) an der Dortmund-Elberfelder Bahn, und ferner der Bau einer directen Eisenbahn, von der an der Düsseldorf-Elberfelder Bahn belegenen Station Haan über Dpladen nach Cöln veranlaßt worden und nachdem die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Absicht ausgesprochen hat, auch an ihrem Theile eine Abkürzung der genannten Eisenbahnroute von Berlin nach Cöln zu bewirken und zu diesem Zwecke eine directe

Eisenbahn zwischen den Stationen Serzheim an der Braunschweig-Oscherslebener und Börßum an der Braunschweig-Harzbarger- und Kreienfener Bahn in Ausführung zu bringen, beschlossen, dass diese Serzheim-Börßumer Eisenbahn, um derselben im allgemeinen Interesse eine möglichst directe Richtung geben zu können, theilweise durch Königlich Preussisches Gebiet geführt werde, und haben zum Zwecke der deshalb erforderlichen Verhandlungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchst Ihren wirklichen Geheimen-Ober-Regierungsrath und Ministerialdirector August Ludwig Freiherrn von der Reck,

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg

Höchst Ihren Generaldirector August Philipp Christian Theodor von Amberg, von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratification, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung die von Serzheim nach Börßum zu bauende Eisenbahn durch das Königl. Preussische Gebiet zu führen.

Die Linie für diese Bahn ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn von der Station Serzheim ab im Herzogl. Braunschw. Gebiete über den in der Nähe von Winnigstedt belegenen s. g. Mattierzoll geführt wird, von hier ab in westlicher Richtung das Königl. Preussische Gebiet und in demselben die Feldmark des Dorfes Rodlum auf eine Länge von etwa 383 preussischen Ruthen durchschneidet, nach

ihrem Wiedereintritt in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet bei der Ortschaft Wehleben vorüber bis an die Station Börßum geleitet und hier mit den übrigen Braunschw. Eisenbahnen in Verbindung gesetzt wird.

Die speciellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschw. Regierung vorbehalten, eine Abweichung von der Linie im Königlich Preussischen Gebiete, welche in einer vor Beginn des Baues mitzutheilenden Karte bezeichnet werden wird, bedarf jedoch der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung.

Artikel 2.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, die Vorkehrungen zum Bau der Bahn von Serzheim nach Börßum unverweilt zu beginnen und die Ausführung desselben dergestalt zu beschleunigen, dass die Bahn womöglich im Frühjahr 1867, spätestens aber mit dem Zeitpunkte der Vollendung der beiden Eingangs erwähnten Bahnstrecken von Holzwickede nach Hengstei und von Haan nach Cöln dem Verkehr übergeben werden kann.

Artikel 3.

Der Herzoglich Braunschweigischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper die für zwei Gleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung des zweiten Gleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Artikel 4.

Der Grunderwerb zur Ausführung der Bahn und deren Nebenanlagen an Gräben, Parallelwegen, Übergängen u. s. w. im Königlich Preussischen Gebiete geschieht insofern eine gütliche Vereinbarung zwischen den Betheiligten nicht zu erreichen

ist, nach den Bestimmungen der Königlich Preussischen Expropriationsgesetze, zu welchem Zwecke der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung das Recht zur Expropriation der nöthigen Grundstücke von der Königlich Preussischen Regierung rechtzeitig ertheilt werden wird. Die Entscheidung über die in Folge des Eisenbahnbaues auszuführenden Wege, Vorfluth- und Wasserbauanlagen steht im Königlich Preussischen Gebiete den dortigen competenten Behörden zu.

Artikel 5.

Der Krone Preußens verbleibt die Landeshoheit hinsichtlich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke. Die auf der Letzteren zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher die Preussischen sein.

Übertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlage oder deren Betrieb sollen sofern sie im Preussischen Gebiete ausgeübt sind, von den betreffenden Königlich Preussischen Behörden untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt werden.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues und Betriebes der im Preussischen Gebiete belegenen Bahnstrecke von Preussischen Unterthanen gegen die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung erhoben werden, unterwirft sich Letztere der Entscheidung der zuständigen Königlich Preussischen Gerichte.

Artikel 6.

Die Königlich Preussische Regierung wird die auf der Bahnstrecke in ihrem Gebiete einzuführende Bahn-Polizeiordnung nach den auf ihren eigenen Staatsbahnen geltenden Grundsätzen feststellen. Den Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnbeamten werden dabei in Bezug auf die Eisenbahn-

polizei dieselben Befugnisse eingeräumt werden, welche auf den Königlich Preussischen Staatsbahnen die betreffenden Königlich Preussischen Bahnbeamten auszuüben haben.

Die von der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision auf der Preussischen Gebietsstrecke zugelassen werden.

Artikel 7.

Die Bestimmung der Fahrzeiten und Transportpreise steht ausschließlich der Eigenthümerin der Bahn zu.

Artikel 8.

Die Königlich Preussische Regierung verzichtet darauf, von den auf der Ferzheim-Börßumer Bahn das Preussische Gebiet transitirenden Sachen besondere Durchgangsabgaben zu erheben. Auch sollen eintretenden Falls hinsichtlich der auf dieser Strecke transitirenden Güter die zollamtlichen Controlmaßregeln stets auf das nothwendigste Maß beschränkt bleiben.

Artikel 9.

In Betreff der Staats- und Gemeindeabgaben und Lasten wird die Königlich Preussische Regierung die Befreiungen, welche sie der am meisten begünstigten Regierung für ihre Eisenbahnen im Königlich Preussischen Gebiete eingeräumt hat oder noch einräumen wird, in gleichem Umfange auch der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zu Theil werden lassen. Insbesondere soll der Betrieb auf der betreffenden Bahn so lange diese im Eigenthume und Betriebe der Herzoglich Braunschweigischen Regierung sich befindet, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlichen öffentlichen Abgabe nicht belegt

werden, und rücksichtlich der Grundsteuern als verabredet gelten, dass der Schienenweg von der Grundsteuer befreit bleiben soll.

Artikel 10.

Da die innerhalb des Königlich Preussischen Gebiets belegene Bahnstrecke mit den übrigen Theilen der Braunschweigischen Bahnen ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, so sollen etwaige neue gesetzliche Bestimmungen über Eisenbahnunternehmungen im Preussischen Staate nur nach vorgängiger Vereinbarung der beiden contrahirenden Regierungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke in Anwendung gebracht werden.

Artikel 11.

Die Königlich Preussische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebietes hergestellte Bahnstrecke nebst Zubehör nach Verlauf von dreißig Jahren nach Vollendung derselben in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagecapitals (Kosten der ersten Anlage, einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen 4procentigen Zinsen, sowie der Kosten für spätere Bervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben. Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahnstrecke gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, so wird von dem ursprünglichen Anlagecapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentfaze ein dem damaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Beide hohe contrahirende Regierungen sind übrigens einverstanden, dass, falls die Königlich Preussische Regierung von dem hier vorbehaltenen Rückkaufsrechte künftig Gebrauch

machen sollte, ungeachtet der Änderung in den Eigenthumsverhältnissen, nie eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tariffätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen angepasste Verständigung Platz greifen soll.

Artikel 12.

Die Königlich Preussische Regierung wird den Brief-, Geld- und Packetsendungen, welche Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Postverwaltung auf der Eisenbahn zwischen Tergheim und Börßum befördert werden, den ungehinderten Transit durch das Preussische Gebiet gestatten, auch eine Transitgebühr dafür nicht beanspruchen.

Die Königlich Preussische Regierung verzichtet bezüglich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke auf die Ausübung des Postzwanges für Gelder und Pakete.

Artikel 13.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung übernimmt für die auf Preussischem Gebiete belegene Bahnstrecke den unentgeltlichen Transport:

- 1) aller Brief-, Geld- und Packetsendungen, welche für Rechnung der Königlich Preussischen Postverwaltung über die Eisenbahn zwischen Tergheim und Börßum geführt werden;
- 2) der Postwagen oder sonstigen Wagenräume, deren die Königlich Preussische Postverwaltung sich zur Beförderung der ad 1 bezeichneten Sendungen bedienen möchte, nebst der für den Postdienst auf dieser Route zu verwendenden Beamten und Geräthschaften.

Es soll jedoch bei jedem fahrplanmäßigen Zuge die Beförderung von nicht mehr als einem Postwagen unentgeltlich geleistet werden. Insofern darüber hinaus von der Königlich Preussischen Postverwaltung noch weitere Wagen oder Wagenräume benutzt werden oder sofern von Herzoglich Braunschweigischer Eisenbahnverwaltung die statt des Hauptwagens nöthigen Coupeeräume für die Königlich Preussische Postverwaltung bereit gestellt werden, wird dieselbe hierfür denjenigen Vergütungssatz gewähren, welcher in solchem Falle von der Postverwaltung auf der westphälischen Eisenbahn an Wagenvergütung zu entrichten ist.

Artikel 14.

Die wegen des Transits der Preussischen Postsendungen durch das Braunschweigische Gebiet auf der Eisenbahnlinie zwischen Oschersleben und Hörter, desgleichen wegen der Beförderung derselben mittelst der Braunschweigischen Bahnen und wegen der dafür Seitens der Königlich Preussischen Postverwaltung an die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn- und Postverwaltung zu leistenden Vergütungen im Artikel 13 des Staatsvertrages vom 23. Febr. 1861 getroffenen Verabredungen sollen ebenmäßig auf der directen Eisenbahnlinie über Jerxheim und Börsum in Anwendung kommen.

Artikel 15.

Außerdem wird zufolge des Separatartikels 1 zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861 von beiden contrahirenden Regierungen anerkannt, dass die in dem genannten Vertrage und dessen Separatartikeln wegen Sicherstellung des Betriebes und wegen Erleichterung des Verkehrs, sowie der Militairtransporte auf der Eisenbahnroute zwischen Berlin und

Cöln über Arelinsen und Altenbeken getroffenen Verabredungen auch auf der neuen Strecke von Tergheim nach Börßum gleichmäßig Anwendung finden sollen.

Artikel 16.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, auf dem für die Tergheim-Börßumer Bahn zu erwerbenden Terrain eine electro-magnetische Telegraphenlinie durch das Preussische Gebiet zu führen, dieselbe zu Zwecken des Bahnbetriebes und des öffentlichen Verkehrs nutzbar zu machen und die Drahtleitungen nach Bedürfniss zu vermehren.

Alles Dasjenige, was in den vorstehenden Artikeln 5 bis 10 über das Verhältniss der Tergheim-Börßumer Bahn der Königlich Preussischen Regierung gegenüber festgestellt worden ist, soll auch für diese Telegraphenlinie zur Geltung kommen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratification vorgelegt werden, deren Auswechselung binnen vier Wochen stattfinden wird.

Urkundlich ist dieser Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 5. März 1866.

(L. S.) August Ludwig Freiherr von der Reck.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Vertrag

die

Bundes-Telegraphenanlagen an den Braunschweigischen Eisenbahnen betr.

Nachdem in Gemäßheit der Verfassung des Norddeutschen Bundes die Verwaltung der Königlich Preussischen Staats-Telegraphen-Anlagen in die Hände der Bundes-Telegraphenverwaltung übergegangen ist, haben die Bundes-Telegraphen-Direction zu Hannover einerseits, und die Herzoglich Braunschweigische Generaldirection der Eisenbahnen zu Braunschweig andererseits, für erforderlich erachtet, die Verhältnisse bezüglich der Instandhaltung der Telegraphenanlagen an den Herzoglich Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen zu regeln, und sind dieserhalb unter Vorbehalt der Genehmigung des Kanzlers des Norddeutschen Bundes und des Herzoglich Braunschweigischen Staats-Ministeriums zwischen den genannten beiden Verwaltungen nachstehende Vereinbarungen getroffen worden.

§ 1.

Vom 1. October 1868 ab wird die Bundes-Telegraphenverwaltung die von beiden Verwaltungen zur Anhängung

ihrer Drahtleitungen gemeinschaftlich zu benutzenden Stangenreihen an den Herzoglichen Staats-Eisenbahnen durch ihre Beamten und für ihre alleinige Rechnung unterhalten, dagegen werden die Drahtleitungen von jeder Verwaltung für ihre eigene Rechnung unterhalten werden.

§ 2.

Für den Fall, dass eine Vermehrung der zur Zeit des gegenwärtigen Abkommens bestehenden Eisenbahn-Telegraphenleitungen erforderlich werden sollte, stellt die Bundes-Telegraphenverwaltung den dazu erforderlichen und geeigneten Raum an den Stangen zur Disposition.

Um Kreuzungen der Bahnleitungen bei Einführung derselben in die Glockenbuden u. mit den Drahtleitungen des Bundes-Telegraphen zu vermeiden, werden den Bahnleitungen die unteren Plätze an den Stangen angewiesen.

Die unterste Leitung soll an den Stangen mindestens acht Fuß über dem Erdboden, an Wegeübergängen entsprechend höher, ihren Platz erhalten; bei Überführungen der Leitungen über die Schienengleise muß der unterste Draht mindestens 18 Fuß über der Schienenoberkante liegen.

Diese Entfernungen der untersten Drahtleitung über dem Erdboden, resp. der Schienenoberkante, werden auf denjenigen Bahnstrecken, auf welchen sich zur Zeit des Abschlusses dieses Vertrages Bundes-Telegraphenlinien noch nicht befinden, gleich bei der Neuanlage von Bundes-Telegraphenlinien auf den betreffenden Bahnstrecken inne gehalten, wogegen dieselben Entfernungen da, wo solche auf den bei Abschluss dieses Vertrages bereits mit Bundes-Telegraphenanlagen ausgerüsteten Bahnstrecken nicht vorhanden sind, erst in dem Maße herbeizuführen sind, in welchem die betreffenden Stangen auf dem Wege der geregelten Unterhaltung der Linie zur Auswechslung gelangen.

§ 3.

Zur Ermittlung derjenigen Stangen, welche im Laufe der Zeit schadhaft werden, und Behufs Sicherung sowohl des Eisenbahn- als des beiderseitigen Telegraphenbetriebes wird die Bundes-Telegraphenverwaltung mindestens einmal jährlich eine specielle Revision jeder einzelnen Stange durch ihre technischen Beamten vornehmen und die bei diesen Revisionen als erforderlich erkannten Reparaturen der Stangenreihe auf ihre alleinigen Kosten ausführen lassen.

Die Herzogliche Generaldirection hat jedoch die Befugniß, in Fällen, in denen Gefahr im Verzuge ist, Erneuerungen von Stangen oder sonstige Reparaturen an den Stangenreihen und an den Bundes-Telegraphenleitungen selbstständig durch ihre Beamten ausführen und die zu diesem Zwecke erforderlichen Stangen aus dem der Bundes-Telegraphenverwaltung gehörigen, auf den resp. Bahnhöfen gelagerten Stangenvorräthen entnehmen zu lassen.

Dieselbe wird von jeder selbstständig bewirkten Erneuerung resp. Reparatur der nächsten Bundes-Telegraphenstation unter gleichzeitiger Übersendung einer Quittung über die aus den bezeichneten Beständen entnommenen Stangen Mittheilung machen.

Beide Verwaltungen verpflichten sich, die Arbeiten an der Stangenreihe und an den ihnen gehörigen Leitungsdrähten mit der größten Sorgfalt ausführen zu lassen, damit Störungen des Betriebes der der betreffenden Verwaltung gehörenden Leitungen vermieden werden.

§ 4.

Die Bundes-Telegraphenverwaltung wird auf Verlangen der Herzoglichen Generaldirection das Ab- und Wiederanschrauben der Bahnisolatoren an den zur Auswechselung ge-

langenden Stangen mit den übrigen Arbeiten gleichzeitig ausführen lassen, und der Herzoglichen Generaldirection dafür den Betrag von Einem Silbergrroschen pro Isolator in Rechnung stellen; dieselbe behält sich jedoch vor, entsprechend höhere Kosten zu liquidiren, falls dieser Betrag etwa bei Anwendung complicirterer Isolirvorrichtungen Seitens der Herzoglichen Generaldirection die Selbstkosten nicht decken sollte.

§ 5.

Diejenigen Verlegungen des Leitungstractus, welche der Bahnbetrieb oder die Erweiterung der Bahnanlage etwa erfordern sollte, werden auf Anfordern der Herzoglichen Generaldirection der Eisenbahnen durch die Bundes-Telegraphenverwaltung auf Kosten der Letzteren ausgeführt; die Bahnverwaltung hat nur die Kosten der Abnahme und Wiederanbringung der Eisenbahndrähte und den Theil der Auslagen für Arbeitslöhne zu tragen, welcher sich nach Verhältniß der Anzahl der Drähte jeder Verwaltung ergibt.

Bei Veränderungen, welche im Interesse der Bundes-Telegraphenverwaltung geschehen, werden von dieser auch die zuletzt genannten Kosten getragen. Solche Veränderungen bedürfen, insoweit die Bahnanlage davon berührt wird, der vorgängigen Zustimmung der Herzoglichen Generaldirection.

§ 6.

Die Bundes-Telegraphenverwaltung wird behufs Verhütung von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb durch den Umsturz von Telegraphenstangen letztere auf ihre alleinigen Kosten soweit von den Gleisen abrücken, als das vorhandene Eisenbahnterrain und die Rücksichten auf einen geregelten

Tractus der Leitungen, sowie auf die Consolidirung der Stänge durch Sicherungsmittel dies gestatten.

Mit dem Abbrücken der Stangen wird die Bundes-Telegraphenverwaltung der Art vorgehen, daß dasselbe innerhalb 5 Jahren, von der Genehmigung dieses Vertrages abgerechnet, allgemein durchgeführt ist.

Der neue Tractus für die von den Gleisen abzurückenden Leitungen wird durch Vereinbarung der betreffenden Organe beider Verwaltungen festgestellt.

§ 7.

Die Herzogliche Generaldirection gestattet der Bundes-Telegraphenverwaltung die unentgeltliche Lagerung von Vorraths-Telegraphenstangen auf allen Bahnhöfen der unter ihrer Verwaltung stehenden Eisenbahnen, insoweit die vorhandenen Räume es gestatten, und wird diese Stangenvorräthe gleichwie die Eisenbahn-Baumaterialien durch das Bahnpersonal mit beaufsichtigen lassen, ohne jedoch in dieser Beziehung eine Gewähr zu übernehmen.

Die Plätze auf den Bahnhöfen, auf denen die Stangen zu lagern sind, wird die Herzogliche Generaldirection in jedem einzelnen Falle anweisen lassen.

§ 8.

Die Herzogliche Generaldirection gestattet den mit der Unterhaltung der Leitungen beauftragten und als solche legitimierten Beamten der Bundes-Telegraphenverwaltung und deren Hülfsarbeitern das Begehen der Bahnen, sowie den erstgenannten Beamten die Benutzung eines Schaffnersitzes oder Dienstcoupees auf allen Zügen, einschließlich der reinen Güterzüge, jedoch ausschließlich der Arbeitszüge, gegen Lösung eines Fahrbillets 3. Classe.

§ 9.

Ebenso wird die Herzogliche Generaldirection den mit der Unterhaltung der Leitungen beauftragten Beamten der Bundes-Telegraphenverwaltung Behufs Transports resp. Vertheilung von Materialien die vorhandenen Bahnmeisterwagen unter bahnpolizeilicher Beaufsichtigung durch einen Bahnbeamten zur Disposition stellen, soweit diese Wagen nicht etwa zu Bahnzwecken in Anspruch genommen werden.

Die Anträge auf Gestellung von Bahnmeisterwagen sind von den betreffenden Telegraphen-Beamten in jedem Falle an die Herzogliche Ober-Betriebsinspection zu Braunschweig zu richten.

Die Bundes-Telegraphen-Verwaltung erstattet der Herzoglichen Generaldirection 5 Silbergroschen pro Tag der Benutzung für jeden Bahnmeisterwagen und 20 Silbergroschen Diäten für den mit der bahnpolizeilichen Beaufsichtigung des Wagens beauftragten Bahnbeamten.

Diese Kosten wird die Herzogliche Generaldirection halbjährlich bei der Bundes-Telegraphendirection zu Hannover zur Erstattung liquidiren.

Die Arbeiter zur Bewegung des Wagens hat die Bundes-Telegraphenverwaltung selbst und auf eigene Kosten zu stellen.

§ 10.

Die Herzogliche Generaldirection wird die gesammten Telegraphenanlagen an den unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnen, gleichwie alle Bahnanlagen, durch ihr Bahnpersonal beaufsichtigen, sowie die provisorische Wiederherstellung der Bundes-Telegraphen-Leitungen nach Anleitung der von der

Generaldirection der Telegraphen des Norddeutschen Bundes erlassenen Instruction durch ihre Bahnbeamten bewirken lassen.

Für diese Dienstleistungen zahlt die Telegraphenverwaltung an die Herzogliche Generaldirection jährlich den Betrag von 10 Thaler pro Meile der von letzterer beaufsichtigten Bahnlänge als eine Remuneration für das betreffende Bahnpersonal. Die Vertheilung dieser Remuneration steht der Herzoglichen Generaldirection der Eisenbahnen zu; dieselbe wird jedoch dabei die Vorschläge der Bundes-Telegraphenverwaltung thunlichst berücksichtigen.

Die Bundes-Telegraphendirection zu Hannover wird die erforderliche Anzahl von Exemplaren der »Instruction zur Beaufsichtigung und provisorischen Wiederherstellung der Bundes-Telegraphenleitungen« mittheilen und die in letzterer bezeichneten Geräthe liefern.

§ 11.

Die Behufs provisorischer Wiederherstellung der Bundes-Telegraphenleitungen, sowie Behufs der nach § 3 dieses Abkommens von der Herzoglichen Generaldirection selbstständig ausgeführten Reparaturen erforderlich gewesenen Baarauslagen für Materialien und Tagelöhne werden auf Grund der von der Herzoglichen Generaldirection halbjährlich, im Juli und am Jahreschlusse, aufzustellenden gehörig bescheinigten Rechnungen von der Bundes-Telegraphenverwaltung erstattet.

Zu diesem Zwecke wird die Herzogliche Generaldirection die bezüglichlichen Rechnungen der Bundes-Telegraphendirection zu Hannover Behufs Erstattung der Beträge übergeben.

In gleicher Weise wird die Bundes-Telegraphendirection zu Hannover die aus Telegraphenfonds à Conto der Herzoglichen Generaldirection verauslagten Kosten bei letzterer Verwaltung zur Erstattung liquidiren.

§ 12.

Die Herzogliche Generaldirection sichert der Bundes-Telegraphendirection in Hannover zu, daß den mit der Unterhaltung der Stangenreihen und der Bundes-Telegraphenleitungen beauftragten Telegraphenbeamten Seitens der betreffenden Bahnbeamten auf Erfordern bei diesem Geschäfte willige und unentgeltliche Unterstützung geleistet wird, soweit die letztgedachten Beamten hierzu ohne Behinderung in der Wahrnehmung ihrer sonstigen amtlichen Obliegenheiten im Stande sind.

§ 13.

Die Bundes-Telegraphenverwaltung wird bei vorkommenden Störungen im Betriebe des Eisenbahn-Telegraphen und während der Dauer derselben alle Depeschen der Herzoglichen Eisenbahnverwaltung in Betriebs-Angelegenheiten durch die an den resp. Eisenbahnen belegenen Bundes-Telegraphenstationen unentgeltlich befördern lassen, und zwar sollen diese Depeschen den Privatdepeschen stets vorgezogen werden, und nur den Staatsdepeschen mit Ausnahme von Fällen, in denen Gefahr im Verzuge ist, nachstehen.

Dieselbe Bereitwilligkeit zur unentgeltlichen Beförderung der Depeschen in Betriebs-Angelegenheiten wird Seitens der Herzoglichen Generaldirection der Bundes-Telegraphenverwaltung bei momentanen Unterbrechungen der Bundes-Telegraphenleitungen zugesichert. Übrigens sollen die dringlichen Dienstdepeschen der Bahnverwaltung stets den Vortritt vor den Depeschen der Bundes-Telegraphenverwaltung haben.

§ 14.

Für das ganze Gebiet des Norddeutschen Bundes wird der Herzoglichen Generaldirection der Eisenbahnen für sich

selbst und für die oberste Herzogliche Eisenbahn-Betriebsbehörde, mit Einschluss der diese beiden Behörden vertretenden einzelnen Beamten, die Befugniß zugestanden, in dringenden und wichtigen Fällen Eisenbahn-Dienstdepeschen auf den Bundes-telegraphen gebührenfrei befördern zu lassen.

Dagegen übernimmt die Herzogliche Generaldirection der Eisenbahnen die unentgeltliche Beförderung von Staatsdepeschen, welche auf ihren für den Privatverkehr eingerichteten Eisenbahn-Telegraphenstationen aufgeliefert werden.

§ 15.

Wenn in Zukunft auch an den übrigen Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnlinien Bundes-Telegraphenleitungen errichtet werden, so sollen für die Unterhaltung und den Betrieb dieser Linie die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages in Kraft treten, ohne daß es dieserhalb der Vereinbarung besonderer Nachtragsverträge bedürfte.

Die technischen Specialitäten des Projectes zu solchen neuen Anlagen, sowie endlich die eventuelle Erwerbung der auf den betreffenden Linien bereits vorhandenen Braunschweigischen Telegraphengestänge durch die Bundes-Telegraphenverwaltung bleibt weiterer Verständigung vorbehalten.

Gegenwärtiger Vertrag ist doppelt ausgefertigt, gelesen und von beiden Theilen genehmigt.

Hannover, den 30. September 1868.

Bundes-Telegraphen-Direction.

(L. S.) **Bramft.**

Braunschweig, den 5. October 1868.

Herzogliche Generaldirection der Eisenbahnen.

(L. S.) **H. Hunken.**

Vorstehender Vertrag wird damit genehmigt und ratificirt.

Braunschweig, den 21. October 1868.

Herzogl. Braunschw. Lüneb. Staatsministerium.

(L. S.) Bimmermann.

Vorstehender Vertrag wird hiermit genehmigt und bestätigt.

Berlin, den 27. October 1868.

Der Bundeskanzler.

Im Auftrage.

(L. S.) gez. **Schaffer.**

Staats-Vertrag

wegen Herstellung einer Eisenbahn von Herzberg über
Osterode nach Seesen.

Artikel 1.

Die zu erbauende Eisenbahn wird:

- A. im Königlich Preussischen Gebiete bei der Stadt Herzberg aus der im Bau begriffenen Eisenbahn von Nordhausen nach Northeim abzweigen und von da über Osterode sich bis an die beiderseitige Landesgrenze zwischen Casselde und Badenhäusen erstrecken, dagegen
- B. im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete von dem oben genannten Grenzpunkte ab über Gittelde und Münchhof fortgeführt und bei der Stadt Seesen mit der bestehenden Börsum-Kreienfer Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden.

Artikel 2.

Der Anschluss der im Art. 1 gedachten Bahnstrecken findet auf dem beiderseitigen Grenzpunkte in dem Maße statt, dass damit eine unbehinderte und vollständige Durchführung aller Eisenbahntransporte zu bewirken ist.

Artikel 3.

Über den Verbindungspunkt beider Eisenbahnstrecken wird zwischen den contrahirenden hohen Regierungen auf Grund der bereits stattgefundenen technischen Untersuchungen die definitive Festsetzung getroffen werden.

Artikel 4.

Eine jede der beiden hohen Regierungen wird die in Ihr Gebiet fallende Strecke der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn auf Staatskosten zur Ausführung bringen lassen.

Artikel 5.

Ob die neu zu erbauende Bahn sofort mit zwei oder nur mit einem Gleise zu versehen sei, hängt von dem Ermessen einer jeden Regierung für die Strecke innerhalb Ihres Gebietes ab.

Man ist jedoch einverstanden, dass das für die Anlegung von zwei Gleisen erforderliche Grundeigenthum sofort anzukaufen und zur Verfügung bereit zu halten sei.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die hohen Regierungen sich über die Herstellung des zweiten Gleises verständigen.

Artikel 6.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind.

Dabei wird dieselbe in allen Theilen eine solche Einrichtung erhalten, dass Personen, Güter und alle sonstigen Gegenstände, welche mittelst der Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Gefahr und Nachtheil transportirt werden können.

Artikel 7.

Die hohen Regierungen wollen die Vorkehrungen zum Baue der Bahn unverweilt beginnen und die Ausführung desselben dergestalt beschleunigen lassen, dass der durchgehende Betrieb der Bahn thunlichst mit dem Zeitpunkte der Vollendung der Eisenbahn von Nordhausen nach Northeim eröffnet werden kann.

Artikel 8.

Beide hohen Regierungen verzichten darauf, den Betrieb auf der Bahnstrecke Ihres Gebietes jemals einstellen oder unterbrechen zu lassen. Bei entstehenden Betriebsstörungen werden sie unverzüglich die geeigneten Massregeln ergreifen, damit der regelmäßige Dienst in möglichst kurzer Frist wieder hergestellt werde.

Artikel 9.

Über die demnächst einzuführenden Fahrpläne und Tarifsätze für die aus dem einen in das andere Gebiet übergehenden Transporte werden die beiden hohen Regierungen sich seiner Zeit verständigen.

Die Herzogl. Braunschweigische Regierung wird Bundes- truppen und Militair-Effecten auf der Ihrem Gebiete angehörigen Bahnstrecke zu denselben Vergütungssätzen transportiren, welche auf den übrigen Braunschweigischen Staatsbahnen Geltung haben.

Artikel 10.

Die hohen contrahirenden Regierungen sind darüber einverstanden, dass der Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes unentgeltlich das Recht einzuräumen sei, die Herzberg-

Osterode-Seefener Eisenbahn zur Anlegung von Telegraphenlinien zu benutzen und zu solchem Zwecke nicht allein oberirdische Leitungen mit einer oder zwei Stangenreihen an der einen Seite der Bahn, sondern auch eine unterirdische Leitung an der anderen Seite auszuführen.

Artikel 11.

Die hohen contrahirenden Regierungen sind übereingekommen, dass die Herzoglich Braunschweigische Regierung, vorläufig auf die Dauer von fünf Jahren von Eröffnung des Betriebes angerechnet, den Fahrdienst auch auf der im Königlich Preussischen Gebiete belegenen Bahnstrecke von Ihrer Landesgrenze bis Herzberg übernimmt. Die dabei in Betracht kommenden Verhältnisse, insbesondere auch die der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung für die Leistung dieses Fahrdienstes zu gewährende Entschädigung, sollen durch ein besonderes Abkommen zwischen der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover und der Herzoglich Braunschweigischen Generaldirection der Eisenbahnen unverzüglich nach der Ratification dieses Vertrages näher vereinbart werden.

Nach Ablauf dieser fünf Jahre kann das Fahrdienst-Übereinkommen von jeder der beiden hohen Regierungen jederzeit mittelst vorheriger einjähriger Kündigung aufgelöst werden. Im Fall einer Kündigung werden die hohen contrahirenden Regierungen zur Verhütung einer Unterbrechung des Betriebes über anderweite Maßregeln sich verständigen.

Artikel 12.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratification vorgelegt werden,

deren Auswechselung längstens binnen vier Wochen stattfinden wird.

Urkundlich ist dieser Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Magdeburg, am 2. Mai 1868.

(L. S.) August Ludwig Freiherr von der Reck.

(L. S.) August Philipp Christian Theodor von Amsberg.

Staats-Vertrag

den Bau einer Eisenbahn von Magdeburg über Gilsleben nach Helmstedt und Braunschweig sowie von Gilsleben über Schöningen nach Jerrheim betreffend.

Seine Majestät der König von Preußen
und

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben im Verfolg des Separatartikels 1 zum Staatsvertrage vom 23. Februar 1861, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Kreienzen und Altenbeken, beschlossen, noch anderweite Eisenbahn-Verbindungen zwischen Ihren Staaten ins Leben zu rufen, und für die deshalb erforderlichen Verhandlungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen
Allerhöchst Ihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Ministerialdirector August Ludwig Freiherr von der Reck,

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg
Höchst Ihren Generaldirector August Philipp Christian Theodor von Amsberg, von welchen Bevollmächtigten unter Vorbehalt der Ratification der nachstehende Vertrag verabrebet und abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

Die hohen contrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Magdeburg über Eilsleben und Helmstedt nach Braunschweig nebst einer Zweigbahn von Eilsleben über Schöningen nach Jerrheim zuzulassen und zu fördern.

Die Richtung dieser Eisenbahnen ist im Allgemeinen festgesetzt, wie folgt:

1. Im unmittelbaren und thunlichst zweckmäßigen Anschlusse an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird von Magdeburg aus eine Bahn in möglichst directer Richtung bis in die Nähe des Ortes Eilsleben geführt.

2. Von Eilsleben ab wird diese Bahn einerseits über Wefensleben und Marienborn nach Helmstedt geleitet, von Helmstedt über Königslutter nach Braunschweig fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Braunschweig mit den dort ausmündenden Bahnen verbunden.

Bei Helmstedt wird die Bahn über den dort bereits vorhandenen Bahnhof dergestalt geführt, daß ein ungehinderter Durchgang der Züge stattfindet.

3. Andererseits wird die von Magdeburg kommende Bahn von Eilsleben ab über Bölzpe, Schöningen und Sölingen nach Jerrheim fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Jerrheim mit den dort auslaufenden Braunschweigschen Bahnlinien in directe Verbindung gebracht.

Zwischen Schöningen und Jerrheim wird diese Bahn in unmittelbarer Anlehnung an das Planum der vorhandenen eingleisigen Strecke der Braunschweigschen Staatsbahn von Helmstedt nach Jerrheim dergestalt ausgeführt, daß die letztere Strecke ohne Weiteres in die Bahnlinie Magdeburg-Schöningen-Jerrheim eingeschaltet werden kann.

Artikel 2.

Die Lage derjenigen Punkte, wo die neuen Bahnen in den Richtungen Eilsleben-Helmstedt und Eilsleben-Schöningen die beiderseitige Landesgrenze überschreiten, wird erforderlichen Falls seiner Zeit durch technische Commissarien beider Regierungen näher festgestellt werden.

Artikel 3.

Die specielle Feststellung der Bahnlinien und des Bauplanes innerhalb der vorstehend bezeichneten Anschluss- und Übergangspunkte bleibt einer jeden der hohen Regierungen in Ihrem Gebiete vorbehalten.

Die Entscheidung über die in Verbindung mit dem Bahnbau auszuführenden Wege-Übergänge, Brücken, Wasserdurchlässe, Flusscorrectionen und Parallelwege, sowie die baupolizeiliche Prüfung der Bahnhofsgebäude steht in jedem Gebiete den dortigen competenten Behörden zu.

Artikel 4.

Die Königlich Preussische Regierung beabsichtigt, die auf Preussisches Gebiet fallenden Strecken der Bahnen von Magdeburg über Eilsleben nach Helmstedt und von Eilsleben über Schöningen nach Terrheim durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ausführen zu lassen und der gedachten Gesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb derselben unter den in Preußen üblichen Bedingungen zu ertheilen.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird die Concession zum Bau und Betrieb der auf Braunschweigschem Gebiet belegenen Strecken derselben Gesellschaft und zwar, soweit die Braunschweigischen Landesgesetze dieses gestatten, unter gleich günstigen Bedingungen und unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts ertheilen.

Auch wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung der genannten Gesellschaft die Mitbenutzung des schon vorhandenen Bahngleises zwischen Schöningen und Tergheim unter näher zu vereinbarenden Bedingungen gestatten. Den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von Helmstedt nach Braunschweig wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung auf eigene Rechnung ausführen lassen.

In Betreff der Mitbenutzung der Braunschweigischen Bahnhöfe zu Helmstedt, Tergheim und Schöningen Seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft, sowie in Betreff des Betriebswechsels zwischen den beiderseitigen Bahnverwaltungen und wegen des Betriebsdienstes auf den von beiden gemeinschaftlich zu benutzenden Stationen und Bahngleisen bleibt die Vereinbarung zunächst den Verwaltungen selbst überlassen.

Nöthigenfalls werden die beiden hohen Regierungen eine Verständigung darüber herbeizuführen suchen.

Artikel 5.

Die Bahnstrecke von Magdeburg über Eilsleben nach Schöningen soll sofort mit zwei Gleisen versehen werden, bis zu deren Vollendung auch auf der Strecke von Schöningen nach Tergheim das zweite Gleis herzustellen ist.

Es bleibt der Königlich Preussischen Regierung für die Bahnstrecke von Eilsleben nach Helmstedt und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung für die Bahnstrecke von Helmstedt nach Braunschweig vorbehalten, die Ausführung des zweiten Bahngleises bei eintretendem Bedürfniss anzuordnen. Man ist jedoch einverstanden, dass das zweite Bahngleis auf der ganzen Linie zwischen Eilsleben und Braunschweig ausgeführt werden soll, sobald von einer der hohen Regierungen zur Anlegung desselben auf ihrer Gebietsstrecke geschritten wird.

Übrigens ist für die Bahnstrecken Eilsleben-Helmstedt und Helmstedt-Braunschweig das zur Anlegung zweier Gleise erforderliche Grundeigenthum sofort anzukaufen und zur Verwendung bereit zu halten.

Artikel 6.

Der Bau der vorbezeichneten Bahnen soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind.

Dabei werden die Bahnen in allen Theilen eine solche Einrichtung erhalten, dass Personen, Güter und sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Gefahr und Nachtheile transportirt werden können.

Artikel 7.

Die hohen Regierungen werden die Ausführung der neuen Bahnanlagen thunlichst beschleunigen lassen.

Die Königlich Preussische Regierung wird dafür Sorge tragen, dass die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft auszuführenden Bauten innerhalb zwei Jahren, von Ertheilung der beiderseitigen Concessionen angerechnet, vollendet und dem Betriebe übergeben werden. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird die von Ihr auszuführende Strecke von Helmstedt nach Braunschweig in gleicher Frist betriebsfähig herstellen lassen.

Artikel 8.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung behält sich das Recht vor, nach Ablauf von zwei Jahren nach der Betriebsöffnung das durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Ferzheim hergestellte zweite Bahngleis sammt Nebenanlagen in Folge einer derselben mindestens ein Jahr vorher zu machen-

den Ankiündung gegen Erstattung des Anlage-Capitals (der Kosten der ersten Anlage einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen 4procentigen Zinsen sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben. Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand dieser Anlagen gegen die ursprüngliche Beschaffenheit sich wesentlich verschlechtert haben möchte, wird von dem ursprünglichen Anlage-Capitale nach einem durch Sachverständige zu ermittelnden Procentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Mit der Erwerbung des Eigenthums des vorbezeichneten zweiten Bahngleises ist die Herzoglich Braunschweigische Regierung berechtigt, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Terzheim allein zu übernehmen und den Betriebswechsel nach Schöningen zu verlegen; gleichwohl soll eine Unterbrechung oder Behinderung des durchgehenden Verkehrs auf dieser Bahnstrecke niemals eintreten. Für den Fall, daß die Königlich Preussische Regierung die in Ihrem Gebiete belegenen Strecken der Eisenbahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen ankaufen würde, gewährt die Herzoglich Braunschweigische Regierung der Königlich Preussischen Regierung das Recht des Ankaufes auch der im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken dieser Bahnen nach Maßgabe des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, behält sich jedoch ihrerseits die Befugniss vor, das Eigenthum dieser letztgenannten Bahnstrecken zu jeder Zeit nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankiündung unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preussische Regierung dasselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung

des Betriebes auf den Bahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen der Königlich Preussischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Braunschweigischen Strecken entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

Artikel 9.

Bei Ertheilung der Concession an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung derselben auch im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete die Rechte verleihen, welche nach dem Braunschweigischen Gesetze über die Actiengesellschaften, bei welchen der Gegenstand des Unternehmens nicht in Handelsgeschäften besteht, vom 30. April 1867 solchen unter staatlicher Genehmigung errichteten Actiengesellschaften zustehen. Die Gesellschaft wird jedoch ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen behalten, und in Bezug auf alle Maßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preussischen Regierung ressortiren.

Insbepondere sollen auch die Bestätigung von künftigen Umgestaltungen und Abänderungen der Gesellschaftsstatuten, die Genehmigung von Erweiterungen des Unternehmens und der Anlage neuer Stationen, sowie der Aufnahme von Darlehen und der Emission neuer Stamm- und Prioritätsactien oder Prioritäts-Obligationen der Königlich Preussischen Regierung allein anheim gestellt bleiben.

Artikel 10.

Da die Eisenbahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen zum größten Theile innerhalb des Königlich

Preußischen Gebietes belegen sind, so erklärt die Herzoglich Braunschweigische Regierung, in Anerkennung der Nothwendigkeit übereinstimmender Betriebsvorschriften für diese Bahnen sich bereit, die im Preußischen Gebiete für die genannten Bahnen erlassenen oder noch zu erlassenden administrativen Anordnungen auch für die in Ihrem Gebiete belegenen Strecken in dem Umfange in Anwendung zu bringen, daß das Statut der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, insoweit nicht die von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zu ertheilende Concession entgegenstehende Bestimmungen enthält, imgleichen das für die Preußischen Gebietsstrecken geltende Bahnpolizei-Reglement, sowie das Betriebs-Reglement der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn auch für die das Herzogthum Braunschweig berührenden Strecken der obigen Bahnen maßgebend sein sollen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt die Genehmigung des Tarifs und Fahrplans rücksichtlich der Bahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen vorbehalten. Dasselbe gilt für die Bahnstrecke von Schöningen bis Zerzheim, so lange diese im Mitbesitz der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft sich befindet, jedoch mit Beschränkung auf die Züge resp. den Verkehr zwischen der genannten Bahnstrecke einerseits und den übrigen Bahnstrecken dieser Gesellschaft andererseits, wogegen der Fahrplan für die auf jener Strecke Seitens der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung etwa zu befördernden Localzüge, sowie der Tarif für den Verkehr der Stationen Schöningen, Söllingen und Zerzheim unter sich und mit den übrigen Braunschweigischen Stationen oder darüber hinaus der Festsetzung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung unterliegt.

Über die Einrichtung durchgehender Züge auf den zu erbauenden Eisenbahnen werden die beiden hohen Regierungen sich seiner Zeit verständigen.

Schon jetzt ist indess im Verfolg der Bestimmungen im Art. 10 des Vertrages vom 23. Februar 1861, den Bau der Bahn von Treiersen nach Altenbeken betreffend, verabredet, dass zwischen Magdeburg und Tetzheim in beiden Richtungen täglich mindestens

ein Personen-Schnellzug mit einer Fahrzeit von nicht mehr als 7 Minuten auf die Meile ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen, sowie zwei gewöhnliche Personenzüge mit einer Fahrzeit von nicht mehr als 12 Minuten auf die Meile ausschließlich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen

eingerrichtet werden sollen. Diese Züge werden zwischen Berlin und dem Rheine in beiden Richtungen durchgehen, und zwar entweder vermittelst Anschlusses an die auf der Route über Braunschweig und Minden bestehenden durchgehenden Züge oder mittelst Einlegung besonderer Züge.

Artikel 11.

Die Landeshoheit bleibt für die Bahnstrecken im Braunschweigischen Gebiete der Herzoglichen Regierung vorbehalten.

Alle innerhalb des Braunschweigischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlage und den Transport auf derselben betreffenden Verbrechen und Übertretungen sollen daher den Braunschweigischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach den Braunschweigischen Gesetzen beurtheilt werden.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlass der Eisenbahn-Anlage oder des Betriebes derselben auf Braunschweigischem Gebiete gegen sie erhoben werden möchten, der Braunschweigischen Gerichtsbarkeit und den Braunschweigischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Die im Braunschweigschen Gebiete angestellten Beamten der genannten Gesellschaft sind den Braunschweigschen Landesgesetzen unterworfen.

Die Staatsangehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Artikel 12.

Die Herzoglich Braunschweigsche Regierung behält sich vor, zur Regelung des Verkehrs zwischen ihr und der Gesellschaft sowie zur Handhabung der ihr über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einen ständigen Commissarius zu bestellen, welchem die Bahnverwaltung jede für seinen Zweck nöthige Auskunft zu ertheilen hat.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft ist gehalten, auf Verlangen der Herzoglich Braunschweigschen Regierung innerhalb des Braunschweigschen Gebietes einen dort wohnhaften Bevollmächtigten zu bestellen, welcher zur vollständigen Vertretung der Bahnverwaltung, gegenüber der Herzoglichen Regierung und den Braunschweigschen Behörden, ermächtigt ist.

Artikel 13.

Die Herzoglich Braunschweigsche Regierung wird von dem in Rede stehenden Eisenbahnunternehmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft eine Gewerbesteuer oder ähnliche öffentliche Abgabe nicht erheben, auch den Schienenweg zur Grundsteuer nicht heranziehen.

Dagegen hat die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft der Herzoglich Braunschweigschen Regierung für die Ertheilung der im Art. 4 gedachten Concession eine jährliche Abgabe zu entrichten, welche der im Königreiche Preußen

zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859 vom Reinertrage der Privat-Eisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Zu diesem Behufe wird die Königlich Preussische Regierung diese Abgabe von der genannten Gesellschaft auch von dem Reinertrage der auf Herzoglich Braunschweigschem Gebiet belegenen Bahnstrecken erheben und von dem Betrage derselben an die Herzoglich Braunschweigische Regierung denjenigen Theil abführen, welcher, nach dem Verhältniß der Gesamtlänge der Bahnen von Berlin bis Helmstedt und Schöningen zu der Länge der davon auf Braunschweigschem Gebiete belegenen Strecken, auf die letzteren entfällt.

Die Zahlung erfolgt alljährlich postnumerando und zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Artikel 14.

Beide hohe Regierungen verzichten darauf, den Betrieb auf den anzulegenden Bahnen jemals einstellen oder unterbrechen zu lassen.

Bei eintretenden Betriebsstörungen wollen Sie unverzüglich die geeigneten Maßregeln ergreifen, damit die Fahrbarkeit der Bahnen und deren regelmäßiger Betrieb in möglichst kurzer Frist wieder hergestellt werde.

Die von der einen Regierung geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 15.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, dem Transporte von Bundesstruppen und Militäireffecten auf der nach Vorstehendem innerhalb Ihres Gebietes zu erbauen-

den Bahnstrecke dieselben Erleichterungen zu gewähren, welche auf Ihren sonstigen Staatsbahnen bestehen.

Auch wollen die hohen Regierungen die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft verpflichten, auf den von derselben auszuführenden Bahnstrecken der Militair-Verwaltung dieselben Vortheile und Erleichterungen zu gewähren, welche auf den alten Bahnstrecken des Unternehmens bestehen.

Sollte die Königlich Preussische Regierung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bei der Concessionirung der neuen Bahnstrecken die Verpflichtung auferlegen, die Preise für Militairpersonen und Militaireffecten den auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden Preisen gleich zu stellen, so wird dies auch Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung bezüglich der in Braunschweigisches Gebiet fallenden Strecken bis Helmstedt resp. Schöningen geschehen.

Artikel 16.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird der Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes unentgeltlich das Recht einräumen, die Eisenbahn von Helmstedt bis Braunschweig zur Anlegung von Telegraphenlinien zu benutzen und zu solchem Zwecke nicht allein oberirdische Leitungen mit einer oder zwei Stangenreihen an der einen Seite der Bahn, sondern auch eine unterirdische Leitung an der anderen Seite auszuführen. Die hohen Regierungen werden der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft rücksichtlich der von dieser zu erbauenden Bahnstrecken die Verpflichtung auferlegen, die Ausführung solcher Telegraphenanlagen in gleichem Maße zu gestatten.

Artikel 17.

Die beiden hohen Regierungen sind darüber einverstanden, daß auch auf den neuen Routen über Helmstedt und Terg-

heim der durchgehende Verkehr durch zweckmäßige Betriebs-
einrichtungen, namentlich durch directes Expeditionsverfahren,
Durchgang der Wagen, Einrichtung directer Züge thunlichst
erleichtert und gefördert werden soll.

Artikel 18.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exem-
plaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Aller-
höchsten und Höchsten Ratificationen vorgelegt werden, deren
Auswechselung längstens binnen vier Wochen stattfinden wird.

So geschehen Magdeburg, den 27. Mai 1868.

(L. S.) (gez.) **August Ludwig Freiherr v. d. Reck.**

(L. S.) (gez.) **August Philipp Christian Theodor v. Amsberg.**

Geschehen Magdeburg, am 27. Mai 1868.

Bei der am heutigen Tage erfolgten Unterzeichnung des zwischen der Königlich Preussischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vereinbarten Vertrages über den Bau der Eisenbahnen von Magdeburg nach Braunschweig und Zerzheim sind die Bevollmächtigten noch über folgende Punkte übereingekommen:

1.

Es wird ausdrücklich anerkannt, dass die Herzoglich Braunschweigische Regierung erst dann zur Ausführung der Bahnstrecke von Helmstedt nach Braunschweig zu schreiten verpflichtet ist, wenn die Herstellung der Bahnstrecken von Magdeburg nach Helmstedt und Zerzheim gesichert ist.

2.

Im vorliegenden Vertrage ist zwar vorausgesetzt, dass die Ausführung der Bahnstrecken von Magdeburg nach Helmstedt und Zerzheim durch die Berlin-Botsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft erfolgen werde. Beide hohe Regierungen sind indess darüber einverstanden, dass, falls wider Erwarten das Zustandekommen der bezeichneten Bahnstrecken durch diese Gesellschaft auf Hindernisse stoßen sollte, eine andere Gesellschaft, deren Wahl der Königlich Preussischen Regierung vor-

behalten bleibt, für den Bau und Betrieb jener Bahnstrecken unter den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages zugelassen werden soll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind übereingekommen, dass vorstehende Abreden gleiche Giltigkeit, wie der unterm heutigen Datum vollzogene Vertrag über die Magdeburg-Braunschweig-Ferzheimer Eisenbahnen, haben und durch die Ratification dieses Vertrages als mitratificirt betrachtet werden sollen.

G. w. o.

(gez.) v. d. Reck.

(gez.) v. Amsberg.

Vertrag

über den

Verkauf der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen.

§ 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verkauft der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt die gesammten Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen unter der von der genannten Bank eingegangenen Verpflichtung, nach Maßgabe des beiliegenden Statutes auf eigene Gefahr eine Actiengesellschaft zu gründen und derselben das Eigenthum der Bahnen mit Zubehör und allen activis und passivis in demselben Umfange zu übertragen, wie sie solches durch den gegenwärtigen Vertrag erwirkt.

Der Gesellschaft wird für das Herzogthum zum Erwerbe und Betriebe der vorgenannten Eisenbahnen, sowie zur Beförderung von Privatdepeschen mittelst der Bahntelegraphen, soweit solche nach den Gesetzen des Norddeutschen Bundes zulässig ist, die landesherrliche Concession nach dem beiliegenden Entwurfe ertheilt werden.

§ 2.

Gegenstände des Verkaufs sind:

A. Der gesammte, gegenwärtig im Betriebe befindliche Complex der Braunschweigischen Staatsbahnen, bestehend aus den Strecken:

- 1) Braunschweig-Bechelde-Landesgrenze,
- 2) Braunschweig-Öchersleben,
- 3) Ferzheim-Helmstedt,
- 4) Büddenstedt-Trendelbusch,
- 5) Wolfenbüttel-Harzburg,
- 6) Börßum-Kreiensen,
- 7) Kreiensen-Holzminde-Landesgrenze,
- 8) Börßum-Ferzheim,

mit allem Zubehör dieser Bahnstrecken, insbesondere den Bahnhöfen, den zu Bahnzwecken erworbenen Grundstücken, einschließlich derjenigen, welche zur Disposition der Bahnverwaltung verblieben sind, den diesseitigen Telegraphenanlagen, den Gebäuden und Bauwerken, dieselben mögen bereits vollendet oder in der Ausführung begriffen sein, dem gesammten Locomotiven- und Wagenparke einschließlich der vorhandenen Reservestücke, den Werkzeugen, Werkzeugmaschinen, Geräthen, Mobilien und den Materialvorräthen jeder Art, überhaupt mit allen für jene Bahnen bis zum Tage der Übergabe beschafften und an diesem Tage im Eigenthume der Braunschweigischen Bahnverwaltung sich befindenden beweglichen und unbeweglichen Gegenständen, sowie mit sämmtlichen Activis und Passivis.

Ausgenommen von dem Verkaufe ist der östlich vom Bahnhofe zu Braunschweig belegene, von demselben durch die Oker getrennte Eisenbahnpart, dessen Eigenthum die Herzogliche Landesregierung sich vorbehält.

Sollte jedoch unter Billigung der Herzoglichen Regierung die Verwendung dieses Parkes oder eines Theiles desselben zu Eisenbahnzwecken sich als nothwendig erweisen, so wird die Regierung den Park beziehungsweise den erforderlichen Theil desselben der Gesellschaft für den Preis von 4000 Thlr. pro Morgen und die darauf etwa befindlichen Gebäude nach dem Taxwerthe überlassen, vorbehältlich der an diesem Grundstücke der hiesigen Stadt durch die Vereinbarung mit der Herzoglichen General-Directon der Eisenbahnen vom 10./24. Februar 1870 eingeräumten Rechte. (Cfr. infra § 8.)

B. Die gegenwärtig im Bau begriffenen neuen Bahnanlagen, welche durch die Gesellschaft nach Maßgabe der vorliegenden Projecte auf eigene Rechnung fortzuführen und zu vollenden sind und zwar:

- 1) die Bahn von Braunschweig über Königslutter nach Helmstedt;
- 2) die Bahn von Seesen bis zur Landesgrenze zwischen Badenhäusen und Osterode;
- 3) das zweite Bahngleis auf den Strecken von Wolfenbüttel über Börßum und Kreiensen bis zur Landesgrenze zwischen Holzminden und Hörter, sowie von Terzheim bis Börßum;

mit den für diese Bahnanlagen erworbenen Grundstücken, den sämtlichen Geräthen und Materialien in dem Umfange, in welchem sich dieselben am Tage der Übergabe befinden werden.

Zugleich überweist die Herzogliche Regierung der Käuferin:

C. Die für diese neuen Bahnanlagen bereit gestellten Fonds und zwar:

- a. für die Seesen-Osteroder Bahn zu 1,050,000 Thlr.
- b. für die Braunschweig-Helmstedter Bahn zu 2,600,000 Thaler.

- c. für das zweite Bahngleis von Wolfenbüttel bis zur Landesgrenze bei Holzminden und von Terrheim bis Börßum zu insgesammt 2,747,400 Thlr., soweit diese Gelder bei der Übergabe der Bauten nicht bereits zu deren Ausführung resp. den Vorarbeiten verwendet sein werden.

Es soll dabei der Käuferin unbenommen sein, sich mit der zu gründenden Gesellschaft über die Vollendung der unter B. 1 und 2 bezeichneten Bahnstrecken für eine bestimmte Summe (auf eigene Kosten und Gefahr) zu einigen und in diese Vereinbarung auch das zweite Gleis für die Bahnstrecke Braunschweig-Helmstedt einzubegreifen, so daß die Käuferin diese Bahnstrecken der Gesellschaft in betriebsfähigem Zustande übergibt, unter der Verpflichtung, bei diesen Bauten die von der Regierung festgestellten, beziehungsweise für das zweite Gleis Braunschweig-Helmstedt noch festzustellenden Programme in Bezug auf die Bauausführung die Ausrüstung und die Bauzeit genau einzuhalten.

D. Diejenigen Fonds jeder Art, welche der Herzoglichen Bahnverwaltung behuf Verwendung zu Bahnzwecken am Schlusse des Jahres 1868 zur Disposition gestanden haben, soweit dieselben zur Zeit der Übergabe des Kaufobjectes solche Verwendung noch nicht gefunden haben werden.

Die der Eisenbahn-Haupt-Casse von der Landesregierung und zur einstweiligen Aufbewahrung und Benutzung überwiesenen Beträge, wie namentlich der unter den Dispositen verrechnete Staatszuschuss für Durchführung der Nordhausen-Northheimer Bahn durch Braunschweigsches Gebiet und die unter dem Extrabaufonds verrechnete Subvention zum Baue eines Conversations-, Cur- und Logirhauses zu Harzburg fließen dagegen in die Staatscasse zurück.

Auch hat sich die Käuferin die der Eisenbahn-Werkstätten-casse für den Anlauf von Materialien aus den Beständen

der Eisenbahn-Haupt-Casse vorgeschossenen Summen gegen Überweisung der Materialien als gültige Vorschüsse anrechnen zu lassen.

E. Die gesammte Registratur, Plankammer und Bibliothek der Herzoglichen Bahnverwaltung, mit alleiniger Ausnahme der Personalacten über diejenigen Beamten, welche nicht in den Dienst der Gesellschaft übergehen werden.

§ 3.

Die über den Bau und Betrieb der vorgenannten Eisenbahnen mit der Königlich Preussischen, beziehungsweise mit der vormalig Königlich Hannoverschen Regierung, abgeschlossenen Staatsverträge, als:

- 1) der Vertrag vom 13. November 1837 wegen der Eisenbahnen von Braunschweig nach Harzburg und Goslar nebst Separatartikel 1—4,
- 2) der Vertrag vom 13. November 1839 wegen Einrichtung des Bahnhofes Wienenburg,
- 3) der Vertrag vom 10. April 1841, die Eisenbahnlinien von Magdeburg über Döbbersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden betreffend,
- 4) der Vertrag vom 10. April 1841, wegen der Bahnstrecke von Döbbersleben bis Wolfenbüttel,
- 5) der Vertrag vom 3. November 1852, wegen der Bahnen von Hannover nach Göttingen und von Börßum nach Kreienzen nebst Separatartikel 1—5,
- 6) der Vertrag vom 23. Februar 1861, wegen der Bahn von Kreienzen über Holzminde nach Altenbeken, nebst Separatartikel I. und IV. und Schlußprotocoll,

- 7) der Vertrag vom 30. December 1864, die Überführung der Börßum-Holzmindener Bahn über die Hannoversche Südbahn betreffend,
- 8) der Vertrag vom 5. März 1866, wegen der Bahn von Serzheim nach Börßum,
- 9) der Vertrag vom 2. Mai 1868, wegen der Bahn von Seesen nach Osterode und Herzberg,
- 10) der Vertrag vom 27. Mai 1868, wegen der Bahnlinie von Magdeburg über Gilsleben und Helmstedt nach Braunschweig, nebst Zweigbahn von Gilsleben über Schöningen nach Serzheim,

sind der Käuferin, wie dieselbe ausdrücklich anerkannt, ihrem ganzen Inhalte nach bekannt. Dieselbe tritt Namens der Gesellschaft in alle der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung aus diesen Verträgen zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten ein, soweit solche privatrechtlicher Natur sind, und die aus dem staatlichen Obergaufsichtsrechte fließenden Functionen oder Berechtigungen nicht berühren, indem diese — wie selbstverständlich alle Hoheitsrechte — von dem Übergange auf die Gesellschaft ausgeschlossen sind und überall der betreffenden Regierung verbleiben.

§ 4.

Zum Erwerbe und Betriebe der im Königlich Preussischen Gebiete belegenen Strecken der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnen bedarf es für die zu bildende Gesellschaft der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung, welche bei Letzterer zu beantragen, die Herzogliche Regierung übernimmt.

Den hierbei im Wege des Staats-Vertrages festzusetzenden Bedingungen und insbesondere den wegen einheitlicher Ausübung des staatlichen Ober-Aufsichtsrechtes zu treffenden Vereinbarungen unterwirft sich die Käuferin Namens der Gesellschaft im Voraus.

§ 5.

Sollte die Königlich Preussische Regierung demnächst von dem ihr nach den obigen Verträgen zustehenden Rechte des Rückkaufs der im Preussischen Gebiete belegenen Strecken der Braunschweigischen Bahnen Gebrauch machen, so fließen die dafür der Königlich Preussischen Regierung obliegenden pecuniären Leistungen der Gesellschaft zu.

§ 6.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung macht sich ferner anheischig, auf Grund des Artikels 8 des Staats-Vertrages vom 27. Mai 1868 die Bahnen Magdeburg-Helmstedt-Braunschweig und Eilsleben-Schöningen-Ferzheim betreffend, das durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Ferzheim herzustellende zweite Bahngleis sammt Nebenanlagen nach Verlauf von zwei Jahren seit der Betriebseröffnung auf Antrag der Gesellschaft zu acquiriren und solches gegen Ersatz des von ihr dafür zu zahlenden Entschädigungs-Capitals der Gesellschaft zum Eigenthume zu überlassen.

Für den Fall, dass die Herzogliche Regierung auf Grund der Schlussbestimmung im Artikel 8 des vorgenannten Staats-Vertrages auch die in ihrem Gebiete belegenen Strecken der Eisenbahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen erwerben sollte, sind dieselben gegen Ersatz der Kosten von der Gesellschaft gleichfalls zu übernehmen.

§ 7.

Die mit fremden Eisenbahn-Verwaltungen oder Behörden getroffenen Vereinbarungen in Beziehung auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Telegraphen, wie auf den Per-

sonen- und Güterverkehr sind für die Gesellschaft verbindlich. Ebenso ist die Gesellschaft verpflichtet, das mit der Königlich Eisenbahndirection zu Hannover bestehende Übereinkommen vom 16. Februar 1866 wegen der Betriebsführung auf der Bahn von Bienenburg nach Goslar zu erfüllen.

§ 8.

Die Gesellschaft tritt in alle Rechtsverhältnisse ein, welche im Übrigen zwischen der Braunschweigischen Bahnverwaltung und dritten Personen in Beziehung auf Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen und Telegraphen zur Zeit der Übergabe derselben bestehen. Insbesondere gilt dies auch von der zwischen Herzoglicher General-Direction der Eisenbahnen und dem Stadt-Magistrate hieselbst wegen der städtischen Wasserwerke unterm 10./24. Februar 1870 geschlossenen Vereinbarung. Sämmtliche betreffenden Rechte und Verbindlichkeiten der jetzigen Herzoglichen Eisenbahnverwaltung gehen mithin auf die Gesellschaft über, dieselbe übernimmt demnach auch alle schwebenden Proceße, sowie alle Verbindlichkeiten, deren Erfüllung gegen oder für den Staat als Bahneigenthümer bereits geltend gemacht sind oder aus der Vergangenheit noch geltend gemacht werden können.

§ 9.

Der Zeitpunkt für den Übergang der Kaufobjecte mit sämmtlichen vorbeschriebenen Rechten und Verbindlichkeiten in das Eigenthum der Käuferin und zugleich von dieser in das Eigenthum der Gesellschaft wird auf den 1. Januar 1869 retrotrahirt.

Die factische Übergabe der Kaufobjecte erfolgt durch Commissarien der Herzoglichen Regierung direct an die Gesellschaft, nachdem die Käuferin die ihr ausschließlich obliegenden

Verbindlichkeiten erfüllt, oder hierfür entsprechende, der Herzoglichen Regierung genügende Sicherheit geleistet, auch die Gesellschaft die landesherrliche Bestätigung erhalten und die ihr obliegenden Verbindlichkeiten durch ihre gesetzlichen Organe anerkannt haben wird.

In der Zwischenzeit wird die Verwaltung und der Bau der Bahnen im bisherigen Umfange durch die Herzogliche General-Direction der Eisenbahnen nach bestem Ermessen auf Rechnung und Gefahr der Gesellschaft fortgeführt. Die Käuferin erkennt daher für sich und ihre Rechtsnachfolgerin die durch die genannte Behörde seit dem 1. Januar 1869 in dem Betriebe resp. der Verwaltung und dem Bau der Eisenbahnen vorgenommenen Acte und eingegangenen Verpflichtungen, insbesondere auch die inzwischen stattgefundene gänzliche oder theilweise Verwendung des Extrabaufonds als rechtsverbindlich an.

Die Herzogliche Regierung wird jedoch, sobald das Unternehmen als gesichert angesehen werden kann, neue Anstellungen von Eisenbahn-Beamten und sonstige, das Interesse der Gesellschaft erheblich berührende Maßregeln thunlichst einschränken, namentlich Verpflichtungen, die über den laufenden Bau und Betrieb hinausgehen, nicht übernehmen.

§ 10.

Der Gesellschaft gebühren die sämmtlichen, nach dem 31. December 1868 erwachsenen und ferner erwachsenden Einnahmen und Aufwendungen der Bahnverwaltung, wogegen ihr alle seit demselben Zeitpunkte entstandenen und ferner entstehenden Ausgaben und Lasten derselben zufallen. Die Herzogliche Regierung wird den regelmäßigen Abschluss der Jahresrechnung pro 1868 genau nach denselben Grundsätzen vornehmen lassen, wonach solcher seither vorgenommen ist. Dieser Rechnungs-

abschluss bildet die Grundlage dafür, welche Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft pro 1869 zukommen und obliegen, welche Vorräthe der Herzoglichen Eisenbahn-Hauptcasse ihr gebühren und welche Vorschüsse dieser Casse sie als gültige anerkennen muss. (§ 2.) Insbesondere werden für denselben Termin die Abrechnungen zwischen sämmtlichen Eisenbahnfonds unter sich und mit der Hauptcasse abgeschlossen, alle Fonds ziehen ihre Forderungen ein und tilgen ihre Schulden und Vorschüsse. Der hierdurch sich ergebende Bestand der Hauptcasse gebührt der Herzoglichen Regierung und wird an die Haupt-Finanzcasse abgeführt. Die Käuferin übernimmt nach diesen Abrechnungen sämmtliche Fonds mit ihren Baarbeständen, Materialvorräthen, Inventarien und den darauf ruhenden Anrechten und Verpflichtungen.

§ 11.

Alle von Seiner Hoheit dem regierenden Herzoge von Braunschweig und Lüneburg in Benutzung der Eisenbahnen und Telegraphen, sowie der Höchstdemselben zur Verfügung gestellten Localitäten und Fahrzeuge für Sich Selbst und Höchstdessen Gefolge bisher geübten Befugnisse bleiben Höchstdemselben auch künftig vorbehalten.

§ 12.

Diejenigen Mitglieder der Herzoglichen General-Direction der Eisenbahnen, welche durch Wahl des Aufsichtsraths der Gesellschaft und durch Bestätigung der Herzoglichen Landesregierung in die Direction der Gesellschaft werden berufen und die Berufung annehmen werden, scheiden dadurch aus dem Staatsdienste aus und erhalten ihren Abschied ohne Pension.

Die in die Direction nicht eintretenden Mitglieder der Herzoglichen General-Direction der Eisenbahnen werden auf

Staatskosten pensionirt werden, erhalten jedoch von der Gesellschaft die Differenz zwischen ihrem jetzigen Dienst Einkommen und ihrem künftigen Ruhegehalte so lange in monatlichen pränumerando zu entrichtenden Raten ersetzt, bis ihnen etwa von Herzoglicher Landesregierung ein anderweites Staatsamt übertragen werden wird.

§ 13.

Sämmtliche übrige zur Zeit der Übergabe der Eisenbahnen an die Gesellschaft bei Herzoglicher Eisenbahn-Verwaltung als Staatsdiener 1. oder 2. Classe fungirenden Beamten, welche zum Übertritt in den Dienst der Gesellschaft bereit sind, hat dieselbe in ihren Dienst zu übernehmen.

Diejenigen Beamten dagegen, welche in Folge ihrer Weigerung in den Dienst der Gesellschaft einzutreten, von Herzoglicher Landesregierung auf Staatskosten in den Ruhestand versetzt werden müssen, sowie sonstige pensionirte Braunschweigische Staatsdiener darf die Gesellschaft ohne Genehmigung der Herzoglichen Landesregierung weder dauernd anstellen, noch gegen Remuneration zeitweise beschäftigen.

Den übertretenden Beamten ist eine ihrer derzeitigen entsprechende dienstliche Stellung und mindestens dasjenige feste Dienst Einkommen, welches sie zur Zeit des Übertrittes vom Staate bezogen haben, zu gewähren. Auch hat die Gesellschaft specielle Zusicherungen, welche den Beamten in Betreff des Dienstverhältnisses von Herzoglicher Landes-Regierung etwa ertheilt sind, zu erfüllen. Insbesondere hat die Gesellschaft die Verpflichtung, den Wittwen und Kindern verstorbener Eisenbahnbeamten den Dienstgehalt oder die Pension ihres Erblassers außer für den Monat, in welchem der Todesfall eingetreten ist, auch noch für die beiden folgenden Monate auszahlen zu lassen, wobei dann aber die etwaigen

Wittwen- und Waisenpensionen erst von dem auf den Sterbemonat folgenden 3. Monate an erhoben werden.

Außerdem ist die Gesellschaft verpflichtet, denjenigen übertretenden Beamten, deren Dienstführung zu begründeten Beschwerden keine Veranlassung geben wird, nach den bisher befolgten Grundsätzen in Betreff der Anciennetät und Befähigung bei dem Aufrücken in höhere Gehalte und besser dotirte Stellen zu berücksichtigen.

In die mit den übertretenden Beamten abzuschließenden Dienstverträge sind folgende Bestimmungen aufzunehmen:

1) Jeder Beamte kann das Dienstverhältniß durch vorgängige dreimonatige Kündigung gegen Verlust des Anspruchs auf Gehalt und Pension auflösen. Denjenigen Beamten, welche bei Abschluss des Dienstvertrages auf die Ausübung dieses Kündigungsrechts für die Dauer von vier Jahren verzichten, ist seitens der Gesellschaft, insofern sie bei Ablauf der bedungenen Dienstzeit ihren Dienstantritt erklären, diejenige Pension zu gewähren, welche der Austretende in seinem früheren Staatsdienstverhältnisse bis zur Verabschiedung aus demselben erworben hatte. Die Entlassung kann nur dann und bis dahin verweigert werden, dass ein rechnungspflichtiger Beamte Rechnung abgelegt, oder der Beamte verschuldete Geschäftsrückstände erledigt oder sonst aus dem Dienstverbande hervorgegangene Verbindlichkeiten erfüllt haben wird.

2) Die Gesellschaft ist befugt, diejenigen Beamten ohne Gehalt oder Pension aus ihrem Dienste zu entlassen, welche entweder wegen eines Verbrechens, dessen Begehung durch einen Staatsbeamten seine Dienstentsetzung oder Entlassung zur Folge haben würde, rechtskräftig verurtheilt worden sind, oder kraft rechtskräftigen Erkenntnisses eine Strafe erleiden, welche, wenn gegen einen Staatsbeamten erkannt, den Verlust seiner Dienstrechte nach sich ziehen würde.

3) Wegen grober Vernachlässigung ihrer Dienstpflichten, namentlich wegen Ungehorsams, Widerseßlichkeit, Trunkenheit im Dienste und Trunksucht können die Beamten ohne Gehalt und Pension aus dem Dienste entlassen werden, wenn die Direction im Einverständnisse mit dem ihr beigeordneten Regierungs-Commissarius es mit dem Besten des Dienstes unvereinbar erachtet, den betreffenden Beamten im Dienste zu behalten. Gegen eine derartige Verfügung steht jedoch dem Beamten ein Recurs an Herzogliches Staats-Ministerium zu, dessen Entscheidung mit Ausschluss jeden gerichtlichen Verfahrens maßgebend ist. Dabei hat das Herzogliche Staats-Ministerium das Recht, in den Fällen, wo dasselbe in mildernden Umständen eine besondere Veranlassung dazu findet, zu verfügen, dass dem entlassenen Beamten ein Fünftel seines bisherigen Gehaltes als Pension belassen wird.

Wegen sonstiger Vernachlässigung der Dienstpflichten, unverbesserlicher Unverträglichkeit, ungebührlichen Benehmens im Dienste oder unsittlichen Betragens außer demselben können die Beamten unter Gewährung der ihrer Dienstzeit nach Maßgabe des hiesigen Staatsdienstgesetzes entsprechenden Pension jeder Zeit aus dem Dienste entlassen werden, wobei betreffs der Zustimmung des Herzoglichen Regierungs-Commissarius und des Recursus an Herzogliches Staats-Ministerium die vorstehenden Bestimmungen in gleicher Weise Geltung haben.

4) Wenn ein Beamter sein 50. Dienstjahr oder sein 70. Lebensjahr zurückgelegt haben oder durch körperliche oder geistige Schwäche gehindert werden wird, dem Dienste länger vorzustehen, so erlangt hierdurch ebensowohl der Beamte das Recht, seine Versetzung in den Ruhestand auf Kosten der Gesellschaft zu verlangen, als die Gesellschaft die Befugniß, ihn solchergestalt in den Ruhestand zu versetzen.

Diese Befugniß erwächst der Gesellschaft außerdem alsdann, wenn die Dienste eines Beamten durch bleibende Verringerung der Geschäfte oder durch veränderte Dienstleistungen entbehrlich werden.

Über die Fragen: ob ein Beamter wegen Schwäche dem Dienste ferner vorzustehen, unfähig, oder ob wegen bleibender Verringerung der Geschäfte oder wegen veränderter Dienstleistungen seine Dienste nicht mehr erforderlich seien, hat die Direction der Gesellschaft unter Zuziehung des Regierungs-Commissarius zu entscheiden. Sind die Direction und der Regierungs-Commissarius verschiedener Ansicht, so giebt Herzogliches Staats-Ministerium die definitive Entscheidung ab, sind Jene einstimmig, so steht dem Beamten gegen ihre Entscheidung ein Recurs an Herzogliches Staats-Ministerium zu, dessen Entscheidung in diesem wie in jenem Falle gerichtlicher Anfechtung nicht unterliegt.

5) Der Ruhegehalt der pensionirten Beamten ist nach den Bestimmungen des § 54 des hiesigen Staatsdienstgesetzes vom 12. October 1832 von dem festen Dienst Einkommen, welches der Beamte bei seinem Ausscheiden aus dem Dienste bezogen hat, dergestalt zu ermitteln, daß bei Berechnung der Dienstzeit dem Beamten nicht nur die Jahre, welche er im Dienste der Gesellschaft, sondern auch die, welche er im Staatsdienste als Beamter 1. oder 2. Classe und als Officier oder Unterofficier zugebracht hat, in Anrechnung kommen. Die Dienstzeit der bei Herzoglicher Eisenbahn-Direction beschäftigten Baumeister und Bauconducteure wird vom Anfang des 3. Jahres nach Ablegung des Baueleven-Examens ab, berechnet.

Die Gesellschaft hat binnen 8 Wochen nach erfolgter Übergabe der Eisenbahnen der Herzoglichen Landes-Regierung in glaubhafter Form nachzuweisen, welche der bisherigen Eisenbahnbeamten unter Verzicht auf die ihnen aus ihrer Anstellung

im Staatsdienste erwachsenen Rechte, in den Dienst der Gesellschaft eingetreten sind.

Die solchergestalt aus dem Staatsdienste ausscheidenden Beamten werden ausdrücklich verabschiedet werden.

§ 14.

Den in den Dienst der Gesellschaft übertretenden Herzoglichen Beamten soll auf ihren Wunsch und auf bezügliche Erklärung beim Übertritte gestattet werden, Mitglieder der Beamten=Wittwen= und Waisen=Versorgungsanstalt mit gleicher Berechtigung und Verpflichtung wie die Herzoglichen Staatsdiener so lange zu bleiben, als sie sich im Dienste der Gesellschaft befinden oder von derselben Pension beziehen werden, und zwar nicht nur in Bezug auf das Dienst Einkommen, welches sie bei ihrem Übertritte in den Dienst der Gesellschaft beziehen, sondern auch in Bezug auf etwaige spätere Erhöhungen des nach dem Gesetze beitragsfähigen Dienst Einkommens.

Die Gesellschaft hat wegen der ordnungsmäßigen Abführung der gesetzlichen Beiträge das Nöthige anzuordnen.

Diejenigen Beamten, welche solchergestalt Mitglieder der Anstalt bleiben werden, können späterhin, so lange sie sich im Dienste der Gesellschaft befinden oder Pension von derselben beziehen, nur mit Genehmigung des Herzoglichen Staats=Ministeriums ausscheiden. Mitglieder der Beamten=Wittwen= und Waisen= Versorgungsanstalt behalten ihre desfalligen Ansprüche, so lange dieselben regelmäßig ihre Beitragszahlungen zu der Cassé leisten. Wer drei Monate die Beiträge nicht bezahlt, gilt als aus der Cassé ausgeschieden.

§ 15.

Die Garantie für die finanzielle Verwaltung und Cassen=führung der bestehenden Unterstützungsanstalt für das nicht im

Staatsdienste angestellte Eisenbahnpersonal geht vom Staate auf die Gesellschaft über, und werden die bisher angesammelten Fonds derselben überwiesen. Die Verwaltung selbst soll unter Mitwirkung einer Deputation von Mitgliedern erfolgen, welche von dem betreffenden Eisenbahnpersonale gewählt werden. Änderungen in den Einrichtungen der Anstalt darf die Gesellschaft nur mit Genehmigung des Herzoglichen Staats-Ministeriums vornehmen.

Auch ist die Gesellschaft verpflichtet, für die von ihr neu anzustellenden Beamten, soweit solche nicht der obengedachten Unterstützungsanstalt angehören werden, eine Pensions-, sowie eine Wittwen- und Waisen-Berpflegungsanstalt nach den darüber mit der Herzoglichen Regierung zu vereinbarenden Grundsätzen einzurichten.

§ 16.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ihre Beamten und Unterbeamten bei der Ausrichtung ihres Dienstes nach der seitherigen Übung eine von Herzoglicher Regierung zu genehmigende Dienstkleidung tragen.

Die von der Bahnverwaltung in ihrer bisherigen staatlichen Eigenschaft gebrauchten Wappen und Bezeichnungen müssen binnen 3 Monaten nach der Übergabe der Bahnen beseitigt werden.

§ 17.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die auf den für den Personenverkehr bestimmten Theilen des Bahnhofes Braunschweig vorhandenen Verschönerungsanlagen stets in einem dem gegenwärtigen entsprechenden guten Zustande zu erhalten und darf ohne Genehmigung der Herzoglichen Regierung das betreffende Terrain nicht zu anderen Zwecken verwenden.

Die zur Hebung des Fremdenverkehrs in Harzburg bisher von der Herzoglichen Bahnverwaltung gemachten Aufwendungen für Verschönerung der dortigen Umgebungen werden in dem Maße von der Gesellschaft fortgesetzt, daß dieselbe zu solchem Zwecke jährlich die Summe von mindestens fünfhundert Thalern beizutragen verpflichtet sein soll.

Sollte für eine Stadt des Landes Quellwasser-Versorgung mittelst Röhrenleitung beschlossen werden und es zweckmäßig erscheinen, die betreffenden Röhren in den der Gesellschaft gehörenden Grund und Boden zu verlegen, so ist dieselbe verpflichtet, dies sowie die zur Unterhaltung erforderlichen Arbeiten an derselben unentgeltlich zu gestatten; sie ist dagegen berechtigt zu verlangen, daß dadurch Betriebsstörungen für sie nicht herbeigeführt werden, auch der Bahnkörper stets sofort wieder in den vorigen Zustand gesetzt werde. Die Anbringung solcher Röhrenleitungen unter oder unmittelbar an Schienengleisen oder überhaupt an Stellen, wo die Legung oder die Unterhaltung derselben nicht unbedenklich ist, hängt jedoch lediglich von der Genehmigung der Direction der Eisenbahngesellschaft ab. Auch kann diese Direction verlangen, daß die Arbeiten behufs Anlegung oder Unterhaltung solcher Leitungen auf dem Bahnterrain unter ihrer Aufsicht und Anweisung geschehen.

§ 18.

Die Herzogliche Regierung sichert der Gesellschaft für etwaige Bahnanlagen:

- a. von Braunschweig aus an die Landesgrenze in der Richtung nach Hildesheim — eventuell bis Hildesheim,
- b. von Braunschweig aus zur Verbindung mit der Berlin-Lehrter Bahn,

soweit diese Linien auf Herzoglich Braunschweigsches Gebiet fallen werden, die Landesherrliche Concession hiermit zu und wird mit der Königlich Preussischen Regierung wegen der Erbauung dieser Linien, soweit sie Königlich Preussisches Gebiet berühren, die geeigneten Vereinbarungen einleiten.

2 Umgekehrt verpflichtet sich die Käuferin, Namens der zu begründenden Gesellschaft, diese Linien — beziehungsweise jede einzelne derselben — in der von der Herzoglichen Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Interessen der Gesellschaft nach Anhörung der Gesellschaftsvorstände zu bestimmenden Richtung und auf Grundlage der festzustellenden Concessionsbedingungen innerhalb eines Jahres nach erfolgter Aufforderung Seitens der Regierung in Angriff zu nehmen und innerhalb weiterer dreier Jahre zu vollenden, sowohl für den auf Herzoglich Braunschweigschem Gebiete belegenen Theil derselben, wie auch bezüglich des auf Königlich Preussischen Gebiete belegenen Theils, sofern dieser Bau der Gesellschaft übertragen werden sollte.

Sollten späterhin im Braunschweigschen Gebiete noch weitere Bahnanlagen im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigschen Bahnen zur Ausführung kommen, so wird die Herzogliche Regierung bei Ertheilung der Concession zu solchen Anlagen der Gesellschaft bei gleichen Bedingungen vor anderen Bewerbern den Vorzug geben.

4 Andererseits übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung:

- a. die Anschlüsse der sogenannten Industriebahnen auf Bahnhöfen und Haltestellen unter angemessenen, event. durch die Herzogliche Regierung festzusetzenden Bedingungen zu gestatten;
- b. zur Verbindung der Herrschaftlichen Braunkohlengruben in der Nähe von Helmstedt und Schöningen mit den zunächst belegenen Braunschweigschen Eisenbahnen die erforderlichen Anschlussbahnen auf Ver-

langen der Herzoglichen Regierung herzustellen und gegen die nach dem übrigen für Braunkohlenbeförderung gültigen Tarife zu erhebende Fracht — welche jedoch auf den weniger als 1 Meile betragenden Transportstrecken bei einem Quantum von mindestens 60,000 Centnern monatlich für höchstens Eine Meile, bei einem geringeren Quantum aber für Zwei Meilen berechnet werden darf, — in Betrieb zu nehmen.

Vergleichen Anschlußbahnen sind nach den Bahnhöfen und Haltestellen zu führen, welche die Herzogliche Regierung bezeichnen wird.

6 Bis zu einer Maximallänge der sämtlichen betreffenden Schienengleise von insgesammt einer halben Bahnmeile sind dieselben auf Kosten der Gesellschaft herzurichten und zu unterhalten.

7 Für über diese Gesamt-Maximal-Ausdehnung hinausgehende Strecken sind der Gesellschaft die Anlagekosten aus Staatsmitteln zu erstatten.

§ 19.

Die Herzogliche Regierung verzichtet darauf, die zu begründende Eisenbahngesellschaft während der 25 Jahre vom 1. Januar 1869 bis dahin 1894 mit anderen, als den gegenwärtig bestehenden oder noch einzuführenden allgemeinen Staatssteuern oder Communalabgaben zu belasten. Die nach den bestehenden Gesetzen von der Gesellschaft zu entrichtenden Grund- und Gewerbesteuern hat dieselbe vom 1. des auf die factische Übergabe folgenden Monats an zu übernehmen.

§ 20.

Die Herzogliche Regierung verzichtet auf die Erhebung von Stempelgebühren für den gegenwärtigen Vertrag, für die Verträge über Bildung der Actiengesellschaft und Über-

tragung des Bahneigenthums an dieselbe, sowie für die zu emittirenden Actien.

Die Besitztitelberichtigungen in den Hypothekenbüchern werden, soweit sie sich zur Übertragung des Eigenthums von Seiten des Staats auf die Gesellschaft als nothwendig erweisen werden, sportel- und stempelfrei bewirkt.

§ 21.

Die Käuferin zahlt für die Übertragung der ihr kauf- und concessionsweise überlassenen in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Objecte und Berechtigungen einen Kaufpreis, welcher besteht:

- a. in einer 64 Jahre lang, vom 1. Januar 1869 an zu entrichtenden Annuität von jährlich 875,000 Thlr., buchstäblich achthundert fünf und siebenzig tausend Thalern, welche in vierteljährlichen Raten postnumerando am 1. April, 1. Juli, 1. October und 2. Januar zu zahlen ist.

Diese Annuität wird auf die sämmtlichen, in das Eigenthum der Gesellschaft übergehenden Eisenbahnen nebst Zubehör dergestalt radicirt, dass letztere in keiner Weise mit einer Schuld belastet werden dürfen, welche irgendwie der an die Regierung zu zahlenden Annuität vorgehen könnte;

- b. in einer Kaufsumme von 11,000,000 Thlr., wovon 3,000,000 Thlr., innerhalb 6 Wochen vom Tage des Perfectwerdens des Kaufvertrages und dann je von 6 zu 6 Monaten von diesem Tage ab gerechnet weitere 4,000,000 Thlr. zu zahlen sind und zwar mit Zinsen zu 5 Proc. vom 1. Januar 1869 ab gerechnet, von welchen Zinsen der Betrag für das Jahr 1869 mit 550,000 Thlr. innerhalb der oben erwähnten Frist von 6 Wochen nach Perfectwerden

des Vertrages, die Zinsen vom 1. Januar 1870 ab aber jeweils mit den einzelnen Terminen pro rata berichtigt werden.

Zur Sicherstellung der Zahlung dieser elf Millionen Thaler nebst Zinsen sind vor Übergabe der Kaufobjecte Werthpapiere in einem um 10 Procent höheren Börsenwerthe als Unterpfand zu hinterlegen.

Insofern die Herzogliche Regierung bei den einzelnen Terminen nicht Baarzahlung beansprucht, müssen derselben an Zahlungsstatt Werthpapiere geliefert werden, welche zusammen an jährlichen Zinsen eine Rente von mindestens 5 Proc. der fälligen Terminszahlung repräsentiren.

Welche Sorten von Werthpapieren in dieser Weise an Zahlungsstatt geliefert werden dürfen, wird die Herzogliche Regierung vorher bestimmen.

Ferner übernimmt die Käuferin die Verpflichtung, der zu begründenden Gesellschaft eine Summe von mindestens 1,000,000 Thaler zur Bestreitung der zunächst bevorstehenden Ausgaben für Anlegung von Doppelgleisen, Kohlenanschlussbahnen, Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Helmstedt und Ferzheim, sowie zur ersten Dotirung des Reservefonds unter Verzicht auf eine Verzinsung und das Recht zur Zurückforderung aus-
zuzahlen.

§ 22.

Zu dem gegenwärtigen Vertrage bleibt die landesherrliche Genehmigung und die Zustimmung der Landes-Versammlung des Herzogthums, sowie die im § 4 erwähnte Genehmigung der Königlich Preussischen Regierung ausdrücklich vorbehalten.

Erfolgt solche Genehmigung und Zustimmung nicht innerhalb 6 Wochen, vom Vertragsabschlussstage angerechnet, so kann die Käuferin von dem Vertrage zurücktreten.

Das Rücktrittsrecht steht der Käuferin auch in dem Falle zu, wenn innerhalb dieser 6 Wochen in Folge einer Friedensstörung oder Finanzkrisis die Preussischen vierprocentigen Staatspapiere an der Berliner Börse um mehr als 5 Proc. gegen den Cours am Tage des Vertragsabschlusses fallen und sich auf diesem niedrigeren Course während der letzten 14 Tage vor Ablauf der 6wöchigen Frist halten sollten.

Winnen 4 Wochen von dem Tage an, an welchem dieser Vertrag solchergestalt perfect geworden sein wird, muss die Actiengesellschaft gegründet und durch Übernahme der Actien, sowie durch die sonst nach der Landesgesetzgebung erforderlichen Acte rechtlich constituiert sein.

Für die rechtzeitige Bildung und Constituirung der Actiengesellschaft, sowie für Zahlung der einmaligen Kaufsumme (§ 21 b.) haftet ausschließlich die Käuferin. Alle anderen, von der Käuferin übernommenen Verbindlichkeiten gehen auf die zu bildende Actiengesellschaft über, so dass die Käuferin mit der erfolgten Constituirung der Gesellschaft und der factischen Übergabe der Kaufobjecte an diese Gesellschaft (§ 9) von jeder weiteren Haftung für diese Verbindlichkeiten befreit wird.

§ 23.

Die Käuferin erklärt, dass sie sich zu der Bildung der mehrerwähnten Actiengesellschaft mit

- 1) der Discontogesellschaft in Berlin,
- 2) Herrn S. Bleichröder in Berlin,
- 3) Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.,
- 4) Herrn Th. von Cramer-Klett in Nürnberg,
- 5) der Mitteldeutschen Creditbank in Meiningen,
- 6) Herren F. L. Elzbacher & Co. in Köln,
- 7) der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,

- 8) der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft in Berlin.
- 9) der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in Elberfeld,

geeinigt habe, und sich vorbehalte, der Herzoglichen Regierung die Theilquoten zu bezeichnen, für welche die genannten Institute und Bankhäuser in die von der Käuferin ausschließlich übernommenen Verpflichtungen, die Zustimmung der Herzoglichen Regierung vorausgesetzt, eintreten werden.

Für die Treue der Abschrift.

Braunschweig, den 8. März 1870.

Der Herzogl. Braunschw. Notar.

(L. S.) **August Raulitz.**

Staats-Vertrag

den Verkauf der Braunschweigischen Staats-
Eisenbahnen betreffend.

Nachdem von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung mittelst notariellen Vertrags vom 8. März 1870 der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt die gesammten Braunschweigischen Staatseisenbahnen unter dem im § 4 des Vertrags gemachten Vorbehalte der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung verkauft worden sind, haben Behufs der Verständigung über die Modalitäten, unter welchen diese Zustimmung zu ertheilen, zu Bevollmächtigten ernannt

Seine Majestät, der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Bernhardt
König und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann
Duddenhausen,

Seine Hoheit, der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Geheimenrath und Minister-Residenten am
Königl. Preussischen Hofe, Dr. Friedrich August
von Liebe und

Höchstihren Geheimen Finanzrath Wilhelm Graven-
horst,

welche unter Vorbehalt der Ratification den nachstehenden
Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preussische Regierung ertheilt dem Eingangs bezeichneten Vertrage hierdurch ihre Zustimmung.

Sobald die Herzoglich Braunschweigische Regierung der Actien-Gesellschaft, welche von der Darmstädter Bank nach Maßgabe des dem Kaufvertrage annectirten, nach Vorschrift des nachstehenden Art. III. zu modificirenden Statuts zu gründen ist, die Concession zum Betriebe des im Kaufvertrage angegebenen Eisenbahn-Complexes für das Herzoglich Braunschweigische Gebiet ertheilt hat, wird die Königlich Preussische Regierung derselben Gesellschaft die Concession für die im Preussischen Staatsgebiete belegenen Strecken dieses Eisenbahn-Complexes nach Maßgabe dieses Vertrags gleichfalls ertheilen.

Artikel II.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ist insoweit, als im gegenwärtigen Vertrage nicht das Gegentheil bestimmt ist, bezüglich ihrer in Preußen belegenen Bahnstrecken den Preussischen Landesgesetzen, insbesondere dem Preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 resp. der Allerhöchsten Verordnung vom 19. August 1867 und den dazu künftig ergehenden Zusätzen oder Abänderungen unbeschränkt unterworfen, und hören demnach die bisher der Herzoglich Braunschweigischen Regierung bewilligten betreffenden Exemptionen insoweit auf, als dieselben im gegenwärtigen Vertrage nicht als fortbestehend bezeichnet sind.

Artikel III.

Das dem Eingangs bezeichneten Kaufvertrage annectirte Gesellschaftsstatut wird, wie folgt, abgeändert:

A. In dem § 9 des Statuts betreffend das Verhältniß der Gesellschaft zum Staate Braunschweig resp. Preußen,

werden die unter den Nummern 8, 9, 10, 11 und 17 enthaltenen Bestimmungen aufgehoben und durch nachstehende, den bisherigen Zifferzahlen entsprechende Bestimmungen ersetzt:

- Nr. 8. Der Gesellschaft liegt ob, die Bahnen mit einem dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Betriebsmaterial auszurüsten, auch dieselben nebst ihrem gesammten Zubehör, insbesondere die zur Herstellung einer unge störten Communication errichteten Anstalten (Brücken, Durchlässe, Canäle, Abzugsgräben, Dämme, Wegübergänge u. s. w.), ferner die Maschinen, Wagen, Telegraphen, Werkstätten und sonstigen technischen Einrichtungen jederzeit in vollkommenem, brauchbaren und ihrem Zwecke entsprechenden Zustande zu erhalten.

Zur Constatirung der Erfüllung dieser Verbindlichkeit können die Bahnen durch die Staatsaufsichtsbehörden revidirt, und es kann die Beseitigung etwa vorgefundener Mängel der Gesellschaft aufgegeben, oder, im Fall der Säumniß Seitens der Gesellschaft, auf deren Kosten angeordnet werden.

- Nr. 9. Erhöhungen der jetzigen oder künftigen Tarife sowohl für den Personen- und Güterverkehr, als für die telegraphische Depeschenbeförderung bedürfen der Genehmigung der Regierung, welche auch das Recht hat, die Beseitigung solcher Differential-Tariffsätze, in denen sie eine unstatthafte Beeinträchtigung berechtigter Verkehrsinteressen erkennt, zu verlangen. Insbesondere ist die Gesellschaft verpflichtet, Tarifiermäßigungen, welche sie für Steinkohlen und Getreide, im Transitverkehre innerhalb eines bis auf die Entfernung von 30 Meilen über die Grenzen ihres Bahnnetzes nach jeder Richtung hinaus sich erstreckenden Umkreises gegen ihre bisherigen Tariffsätze zugesteht, auch in demjenigen

directen Verkehre zu gewähren, welcher sich zwischen eigenen Verbandsstationen und den im Transitverkehre begünstigten auswärtigen Stationen bewegt.

In keinem Falle darf im directen Verkehre der Tariffatz zwischen zwei auswärtigen Stationen niedriger sein, als der Tariffatz für denselben Artikel zwischen einer dieser beiden auswärtigen Stationen und einer zwischenliegenden eigenen Station.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Regierung bei größeren Entfernungen den Einspennigtarif für den Transport der im Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, soweit die Herzogliche Regierung es im Verkehrsinteresse für nöthig erachtet, jederzeit auf deren Verlangen künftig mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expeditionen und directer Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls von der Herzoglichen Regierung festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser directen Tarife ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen der Herzoglichen Regierung auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Localtarife erhebt. Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Local-Tarif-Einheitsatz pro Centner

und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tariffatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen der Herzoglichen Regierung zugestehen.

Sie kann sich dieser von der Herzoglichen Regierung geforderten Ausdehnung der in einem anderen durchgehenden Verkehre bereits unter den Localtarif ermäßigten Sätze nur dadurch entziehen, daß sie letztere unverzüglich aufhebt, und an deren Stelle solche Tariffsätze einführt, in denen die Herzogliche Regierung eine unstatthafte Beeinträchtigung berechtigter Verkehrsinteressen oder eine unstatthafte Begünstigung einzelner Verkehrsrouten resp. Transport-Interessenten nicht erkennt.

Bei durchgehenden Gütertransporten wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr für die Gesellschaft ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt- noch die letzte Adressstation an ihrer Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Gesellschaft zur Einrichtung eines directen Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tariffazes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren, und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Localverkehre resp. in einem and eren durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Gesellschaft zum Zwecke der Einrichtung eines neuen directen durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präcificirt ist,

von einer anderen Bahnverwaltung fordern, und die letztere, ohne von der Herzoglichen Regierung für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Gesellschaft vorgeschlagenen directen Verkehr überhaupt einzugehen, oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tariffages zu machen, so ist die Gesellschaft an das ihrerseits, auf Erfordern der Herzogl. Regierung für einen directen Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Die Gesellschaft wird den Personen-Transport in vier Wagen-Classen bewirken.

Alle Änderungen in den Tarifen müssen der Regierung in den von dieser vorgeschriebenen Formen und Zeitabschnitten angezeigt, auch öffentlich bekannt gemacht werden.

Im Fall der Erhöhung von Tariffäßen muss die öffentliche Bekanntmachung sechs Wochen vor Anwendung derselben erfolgen.

Nr. 10. Die Genehmigung wie auch die Abänderung der Fahrpläne, wird der Regierung vorbehalten.

Nr. 11. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Militair-, Post- und Telegraphenverwaltungen des Norddeutschen Bundes alle diejenigen Vorrechte und Begünstigungen zu gewähren, welche denselben gegenwärtig auf den Braunschweigischen Staatsbahnen zustehen oder künftig für die Staatsbahnen im Norddeutschen Bundesgebiete eingeführt werden.

Nr. 17. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die in der Anlage zum § 8 des Königlich Preussischen Reglements über die Civilversorgung und Civilanstellung der Militairpersonen des Heeres und der Marine vom Feldwebel abwärts vom 16./20. Juni 1867 unter I. und II.

1 C. aufgeführten Unterbeamten = Stellen, bezw. die denselben entsprechenden Stellen, mit Militair-Anwärtern des Bundesheeres, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu besetzen. Sind qualifisirte Militairanwärter — bezüglich deren Anmeldung, Ermittlung und Einberufung die §§ 16 bis 22 incl. jenes Reglements maßgebend sind — nicht zu ermitteln, so hat die Gesellschaft in der Besetzung der betreffenden Stelle freie Hand.

Bei Besetzung der unteren Betriebsbeamten-Stellen innerhalb des Preussischen Gebiets, insbesondere der Bahnwärter, Weichenwärter und ständigen Arbeiter sollen vorzugsweise die Bewerbungen Preussischer Unterthanen berücksichtigt werden.

B. Der erste Satz des § 38 des erwähnten Statuts wird aufgehoben und erhält folgende Fassung:

»Der Aufsichtsrath besteht aus achtzehn Mitgliedern, von denen mindestens zehn nicht weiter als höchstens drei Meilen von den Bahnstrecken der Gesellschaft entfernt wohnen dürfen.« —

Artikel IV.

Da die Stadt Braunschweig das Domicil und der Sitz der Central-Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sein wird, soll das gesetzliche und statutarische Aufsichtsrecht des Staats in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen — z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, Erweiterung des Unternehmens, die Emission von Prioritäts-Obligationen, die statutgemäße Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds, die Bestätigung der Directionsmitglieder — betreffen, lediglich von der Herzogl. Braunschweigischen Regierung ausgeübt werden.

Alle Statutabänderungen jedoch, welche sich auf das Verhältniß der Gesellschaft zum Staate beziehen, ingleichen die Abänderung des am Schlusse des vorigen Artikels festgesetzten § 38 des Statuts, bedürfen der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung. Letztere kann auch die Amtsentsetzung von Mitgliedern des Aufsichtsraths (cfr. § 46 Abs. 3 des Gesellschaftsstatuts) fordern.

Im Übrigen übt jede der beiden contrahirenden Regierungen für Ihr Gebiet gegenüber der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die staatlichen Hoheits- resp. Aufsichtsrechte (die Königlich Preussische Regierung insbesondere für Ihr Gebiet die im Statut der Gesellschaft § 9 Nr. 4, 7, 8, 13, 14, 15 bezeichneten staatlichen Rechte) aus.

Bezüglich des Fahrplans auf den in Preußen belegenen Strecken überläßt jedoch die Königlich Preussische Regierung die Feststellung resp. Abänderung des Fahrplans für den Localverkehr (d. h. den Verkehr unter den eigenen Stationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft) lediglich der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und behält sich nur für den Verbands- und directen Verkehr mit fremden Bahnen die Feststellung und Abänderung des Fahrplans auf jenen Strecken vor. Auf den in Preußen belegenen Bahnstrecken sollen für den Localverkehr in beiden Richtungen täglich mindestens 3 Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden.

Ferner bleibt bezüglich des Tarifs der Königlich Preussischen Regierung für Ihr Gebiet nur die Genehmigung der von der Gesellschaft zuerst einzuführenden Fahrgeld- und Frachtsätze im Personen- und Güterverkehre — falls diese Tariffsätze von den jetzt bestehenden abweichen —, sowie die Genehmigung späterer Erhöhung dieser von der Gesellschaft zuerst eingeführten Sätze vorbehalten.

Es soll sowohl im Personen- wie im Güterverkehre zwischen den beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Beförderungs-

preise oder der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden.

In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung des staatlichen Oberaufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahn-Verkehrs liegt, — insbesondere in Fahrplan-Angelegenheiten — werden beide Regierungen eine Verständigung unter sich herbeiführen.

Der Königlich Preussischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihr über die in Preußen belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum directen Einschreiten der competenten Königlich Preussischen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preussischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Functionen können von der Königlich Preussischen Regierung auch einem besonderen Commissarius übertragen werden.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Königlich Preussischen Regierung innerhalb des Preussischen Staatsgebiets einen dort wohnenden Bevollmächtigten zu bestellen, welcher zur vollständigen Vertretung der Bahnverwaltung gegenüber der Preussischen Regierung und den Preussischen Behörden ermächtigt ist.

Die Herzogl. Braunschweigische Regierung, welche von der Eisenbahngesellschaft zur Bestreitung der dem Staate durch Ausübung des Aufsichtsrechts erwachsenden Kosten jährlich die Summe von 5000 Thlr. erhebt, wird hiervon jährlich den Betrag von 1200 Thlr. am Jahreschlusse an Preußen in die von der Königlich Preussischen Regierung zu bezeichnende Cassé abführen lassen.

Artikel V.

Die beiden contrahirenden Hohen Regierungen werden über die etwa erforderlichen Ausführungsbestimmungen des für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft maßgebenden Bahn-Polizei-Reglements des Norddeutschen Bundes vom 3. Juli 1870 sich zu verständigen suchen.

Die auf Preussischem Gebiete fungirenden Bahn-Polizei-Beamten sind bei den competenten Königlich Preussischen Behörden auf Antrag der Bahnverwaltung in Pflicht zu nehmen.

Die von der einen Regierung geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision auch im Gebiete der andern Regierung zugelassen werden.

Artikel VI.

Die im Preussischen Gebiete angestellten Eisenbahn-Beamten sind den Preussischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des andern Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Artikel VII.

Die Königlich Preussische Regierung wird von dem Betriebe der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke eine Abgabe nach Maßgabe des Preussischen Gesetzes vom 16. März 1867 erheben und bei der Berechnung derselben den aus dem Verhältnisse der Streckenlängen in beiden Gebieten sich ergebenden Theil des Anlage-Capitals, bezw. die auf diesen Theil des Anlage-Capitals entfallende, gleichfalls nach dem Verhältnisse der Streckenlängen ermittelte Quote der aus dem Betriebe sich ergebenden Reineinnahme als steuerpflichtigen Reinertrag zu Grunde legen.

Die Erhebung erfolgt alljährlich postnumerando und zwar für die bereits im Betriebe befindlichen Strecken zum ersten Male für das Jahr 1870, für die noch zu erbauenden Strecken dagegen zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird der Königlich Preussischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich und zwar spätestens vier Monate nach Ablauf des betr. Jahres mittheilen und die Abführung der Abgabe an die von der Königlich Preussischen Regierung zu bezeichnenden Casse anordnen.

Artikel VIII.

Sollte die Darmstädter Bank oder die von ihr zu begründende Braunschweigische Eisenbahngesellschaft die in Preußen belegenen Strecken der angekauften Bahnen oder die in Braunschweig belegenen Strecken der von Nischersleben nach Wolfenbüttel und von Braunschweig nach Harzburg angelegten Bahnen ganz oder theilweise anderweit veräußern oder verpachten oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maßnahmen die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung erforderlich.

Dieser Zustimmung bedarf es auch zur Fusion mit einer anderen Eisenbahngesellschaft im Sinne des Art. 215 und 247 des Handelsgesetzbuchs.

Artikel IX.

Sollte die Königlich Preussische Regierung demnächst von dem Ihr nach den betreffenden Staatsverträgen zustehenden und Ihr verbleibenden Rechte des Ankaufs der im Preussischen Gebiete belegenen Strecken der Braunschweigischen Bahnen Gebrauch machen, so werden die beiden contrahirenden Höhen

Regierungen den von Preußen zu zahlenden Kaufpreis nach Maßgabe der bezüglichen früheren Staatsverträge und mit unbedingt verbindlicher Kraft für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft feststellen.

Artikel X.

Die Königlich Preussische Regierung bedarf, falls Sie die Bahn von Bienenburg nach Goslar veräußern, verpachten oder sonst den Betrieb derselben an eine andere Eisenbahn-Verwaltung überlassen will, zu diesen Maßnahmen fortan nicht mehr der Zustimmung der Herzogl. Braunschweigischen Regierung.

Artikel XI.

Die Königlich Preussische Regierung hat für Ihr Staatsgebiet bereits den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bienenburg nach Neutrug zum Anschlusse an die Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn von Börßum nach Kreienzen, sowie einer aus jener Bahn in der Richtung nach Clausthal abgehenden Zweigbahn bewilligt.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erklärt sich hierdurch mit der Durchführung dieser Bahnlinien durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet einverstanden und giebt hierdurch die Zusage, daß sie der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welcher für das Preussische Staatsgebiet die Concession zum Bau und Betriebe jener Bahn nebst Zweigbahn bereits ertheilt ist, dieselbe Concession im Braunschweigischen Gebiete für die Zweigbahn nach Clausthal wie auch für die Bahn von Bienenburg in der Richtung nach Neutrug bis zu dem Punkte, wo sich aus ihr die Bahn nach Clausthal abzweigt, unter Verleihung des Expropriationsrechts ertheilen wird. Sie überläßt ferner der Königlich Preussischen Regierung die Bestimmung der Richtung dieser der Magde-

burg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu concessionirenden Bahnstrecken im Braunschweigischen Staatsgebiete.

Was dagegen den übrigen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegenen, von Neutrug bis zu dem soeben erwähnten Abzweigungspunkte sich erstreckenden Theil der Bahn von Neutrug nach Bienenburg betrifft, so behält sich die Herzoglich Braunschweigische Regierung vor, den Bau und Betrieb dieser Strecke der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zu übertragen, falls der Vorstand der letzteren binnen 5 Monaten nach deren Constituirung auf Grund eines desfallsigen rechtsgültigen Generalversammlungs-Beschlusses zur Übernahme jener Concession sich bereit erklärt und sich verpflichtet, diese Bahnstrecke zu demselben Zeitpunkte fertig zu stellen, und in Betrieb zu nehmen, wo solches Seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft für den übrigen Theil der Bahn von Neutrug nach Bienenburg geschehen muß.

Falls sich die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft unter vorstehenden Modalitäten zum Bau und Betriebe der erwähnten Bahnstrecke bis Neutrug nicht bereit erklärt haben sollte, wird die Herzogl. Braunschweigische Regierung diese Concession gleichfalls der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ertheilen.

Letztere hat sich alsdann mit der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft über die Mitbenutzung des Bahnhofes Neutrug resp. über gemeinschaftliche Anlagen auf demselben zu verständigen. Falls ein solches Einverständniß nicht gelingen sollte, entscheiden über die streitigen Punkte die contrahirenden Regierungen, deren Feststellung alsdann die beiden Gesellschaften unbedingt unterworfen sind.

Artikel XII.

Beide Regierungen verpflichten sich gegenseitig, die Herstellung eines möglichst abkürzenden Schienenweges zwischen

den Städten Hildesheim und Braunschweig nach Kräften zu fördern und zu diesem Zwecke die Ausführung einer von Hildesheim im Anschlusse an die dortigen Bahnen ausgehenden und in die Braunschweigische Eisenbahn möglichst nahe bei der Stadt Braunschweig einmündenden Bahn zu gestatten.

Die Herzogl. Braunschweigische Regierung erklärt sich hierdurch, dem Wunsche der Königlich Preussischen Regierung entsprechend, bereit, die Concession zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn für die in Ihr Gebiet fallende Strecke demselben Unternehmer zu erteilen, welcher Seitens der Königlich Preussischen Regierung für den in Preussisches Staatsgebiet fallenden Theil der Bahn concessionirt werden wird, sofern nicht die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft innerhalb drei Monaten nach ihrer Constituirung den Bau und Betrieb der Braunschweigischen Strecke zu übernehmen sich rechtsverbindlich bereit erklärt.

Erhält dieselbe diese Concession nicht, so wird sie von der Herzogl. Braunschweigischen Regierung angehalten werden, dem anderweitigen Unternehmer der Bahn den Anschluss an ihre Bahn in Gemäßheit des § 9 Nr. 14 ihres Statuts zu gestatten.

Artikel XIII.

Für die in den vorstehenden Artikeln XI. und XII. bezeichneten neuen Bahnstrecken wird speciell noch Folgendes verabredet:

1) Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist bezüglich der ihr im Herzoglich Braunschweigischen Staatsgebiete zu concessionirenden Eisenbahnstrecken den Braunschweigischen Landesgesetzen unterworfen; auch übt ihr gegenüber die Herzoglich Braunschweigische Regierung für Ihr Gebiet das gesetzliche und statutarische Aufsichtsrecht des Staates insoweit aus, als solches nach Art. IV. dieses Vertrages Seitens der

Königlich Preussischen Regierung gegenüber der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bezüglich deren in Preußen belegenen Bahnstrecken geschieht.

Dasselbe gilt für die im Herzogl. Braunschweigischen Gebiete belegene Strecke der Bahn von Hildesheim in der Richtung auf Braunschweig, wenn diese Strecke nicht an die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, sondern an einen in Preußen domicilirten Unternehmer concessionirt wird.

2) Die Herzogl. Braunschweigische Regierung verpflichtet sich ferner, die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, — einerlei, ob letztere den Bau und Betrieb der Strecke Bienenburg-Neutrug resp. Hildesheim-Braunschweig theilweise mit übernimmt oder nicht, anzuhalten, nach näherer Maßgabe ihres Statuts (cf. § 9 Nr. 9 resp. Art. III. des gegenwärtigen Vertrages) mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft resp. dem Unternehmer der Bahn von Hildesheim in der Richtung auf Braunschweig für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expeditionen und directer Tarife zu errichten und hierbei insbesondere in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel zu willigen.

Die Vereinbarung der Maßregeln, welche im Übrigen im Interesse des durchgehenden Verkehrs zur möglichst einheitlichen Gestaltung des Betriebes der Bahnstrecken Bienenburg-Neutrug und Hildesheim-Braunschweig erforderlich sind, und die Theilung des Eigenthums dieser Strecken unter mehreren Verwaltungen möglichst wenig fühlbar für das die Bahnen benutzende Publicum machen sollen, wird zunächst den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen selbst überlassen. Gelingt eine solche Vereinbarung nicht, so werden die contrahirenden Regierungen diese Maßregeln speciell vereinbaren, welchen sodann die

betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen ohne Weiteres unterworfen sind. Insbesondere sollen die Personenzüge zwischen Bienenburg und Neufrug resp. Hilbesheim und Braunschweig ohne Wagenwechsel und thunlichst auch ohne Wechsel der Locomotiven und des Zugpersonals durchgeführt werden. Ferner sollen, soweit es im öffentlichen Verkehrsinteresse nothwendig erscheint, Personenwagen der Route Bienenburg-Neufrug in die Neufrug passirenden durchgehenden Züge der Braunschweigschen Bahnen aufgenommen werden und ebenso von letzteren Bahnen auf die Route Neufrug-Bienenburg übergehen.

Artikel XIV.

Die Königlich Preussische Regierung, welche für Ihr Staatsgebiet bereits der Herzoglich Braunschweigschen Regierung das Recht zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Stadt Braunschweig und der Berlin-Lehrter Eisenbahn eingeräumt hat, erklärt sich damit einverstanden, dass diese Concession auf die Braunschweigsche Eisenbahngesellschaft übertragen wird.

Falls die letztere jedoch diese Concession nicht bis zum 1. Juli 1875 nachgesucht resp. erlangt haben sollte, soll die Herzoglich Braunschweigsche Regierung verpflichtet sein, mit einem Ihr Seitens der Königlich Preussischen Regierung etwa präsentirten Concessionsbewerber wegen Ertheilung der Concession unter den üblichen Bedingungen unverweilt in Verhandlungen zu treten und ihm geeignetenfalls die Concession zu ertheilen, wenn sich die Braunschweigsche Eisenbahngesellschaft auf desfallsige, unverzüglich zu stellende Aufforderung ihrer Regierung nicht längstens binnen drei Monaten nachträglich zur Übernahme des Baues und Betriebes der Verbindungsbahn verpflichtet.

Artikel XV.

Die beiden contrahirenden Regierungen gestatten — jede für Ihr Gebiet — der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bergisch-Märkischen und dem Braunschweigischen Eisenbahnnetz.

Bei der erst nach Anhörung der Gesellschaftsvorstände zu bewirkenden Festsetzung der Richtung und des Anschlusspunktes dieser Bahn werden beide Regierungen die Interessen der Bergisch-Märkischen resp. Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft thunlichst berücksichtigen.

Artikel XVI.

Die über den Bau und Betrieb der Braunschweigischen Staatsbahnen zwischen der Königlich Preussischen resp. vormals Königlich Hannoverschen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung abgeschlossenen Staatsverträge bleiben, — insoweit sie im gegenwärtigen Vertrage nicht abgeändert sind — in Kraft.

Artikel XVII.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und unverzüglich zur Ertheilung der Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen vorgelegt werden, deren Auswechselung längstens binnen 8 Wochen stattfinden wird.

So geschehen Berlin, den 23. August 1870.

(L. S.) König.	(L. S.) Duddenhäusen.
(L. S.) v. Liebe.	(L. S.) Gravenhorst.

Schlussprotocoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind heute zusammengetreten, um den unter ihnen über den Verkauf der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen vereinbarten Vertrag durch ihre Unterschrift zu vollziehen.

Bei dieser Veranlassung wurde noch Folgendes vereinbart:

1. Zu Art. IV. des Vertrages.

Wenn die Einführung der vierten Wagenklasse eine anderweitige Regulirung der Personengeld-Tarife erheischen sollte, so wird die Genehmigung derselben, falls dadurch die auf den Königlich Preussischen Staatsbahnen üblichen regulären Personengeld-Sätze nicht überschritten werden, lediglich der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen, welche thunlichst auf mäßige Personengeld-Tarife Bedacht nehmen wird.

2. Zu Art. XI. und XIII. des Vertrages:

Die hier zu Gunsten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft getroffenen Stipulationen sollen, wenn die betr. Bahnstrecken nicht von dieser Gesellschaft ausgeführt werden sollten, nicht minder für den sonstigen Unternehmer gelten, welchen alsdann die Königlich Preussische Regierung der Hohen Mitcontrahentin etwa in Vorschlag bringen wird.

3. Zu Art. XII.

Die Richtung der von Bahn Hildesheim nach Braunschweig anlangend, so soll die Bahn von Hildesheim über Dingelbe

und Gimstedt, südlich von Söhlde, nördlich hart an Barbecke vorbei, über Broistedt nach Groß-Gleidingen zum Anschlusse an die dortige Station der Braunschweigischen Eisenbahn geführt werden, insofern sich nicht demnächst nach übereinstimmender Ansicht beiden Hohen Regierungen eine andere Richtung der Bahn als zweckmäßiger ergeben sollte. Im Übrigen bleibt jeder Regierung für Ihr Gebiet die specielle Feststellung der Bahnlinie unter Festhaltung jedoch der soeben bezeichneten Punkte, vorbehalten.

Außer der Station, wo die Bahn von Hilbesheim in die Braunschweigische Eisenbahn einmündet, muss auf Verlangen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung noch an einem anderen von Ihr zu bestimmenden Punkte im Braunschweigischen Gebiete eine Haltestelle für Personen und Güter eingerichtet werden.

4. Die Bestimmung über die öffentlichen Abgaben, welche im Artikel sieben des Staatsvertrages vom 18. Novbr. 1869 wegen Durchführung der Berlin-Lehrter Eisenbahn durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet enthalten sind, sollen auch auf die in diesem Gebiete belegenen Bahnstrecken der Bahnen von Hilbesheim nach Braunschweig und von Wienenburg nach Neutrug resp. Clausthal Anwendung finden, wenn diese Strecken an einen in Preußen domicilirten Privatunternehmer concessio- nirt werden. Nur bezüglich der Zweigbahn nach Clausthal verzichtet die Braunschweigische Regierung auf analoge Anwendung des 2. und 3. Absatzes des citirten Artikels sieben.

5. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erklärt sich damit einverstanden, dass das nach dem Statute der Ham- ver-Altenbekener Eisenbahngesellschaft der Staatsregierung zu- stehende Recht, die Amtsenthebung von Mitgliedern des Ver- waltungsraths zu verlangen, selbst dann ausschließlich von der Königlich Preussischen Regierung ausgeübt werden soll, wenn diese Gesellschaft im Herzogthume Braunschweig bezüglich

der im Art. XII. bezeichneten Strecke concessionirt werden sollte.

6. Für den letzten Fall bleibt der Abschluss eines weiteren bezüglichlichen Staatsvertrages behufs Ergänzung der gegenwärtig schon für jene Bahnstrecke vereinbarten Bestimmungen vorbehalten. Dasselbe gilt für die Bahnstrecken von Neufrug nach Bienenburg resp. nach Clausthal.

7. Zu Art. XIV.

Hinsichtlich der Verbindungsbahn zwischen der Stadt Braunschweig und der Berlin-Lehrter Eisenbahn erklärt sich die Königlich Preussische Regierung damit einverstanden, dass der Anschluss dieser Bahn auf einem von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung festzustellenden Punkte der Strecke von Debisfelde bis Fallersleben — beide Punkte eingeschlossen — der Berlin-Lehrter Eisenbahn erfolge.

Die vorstehenden Abreden sollen mit dem Vertrage selbst, sobald letzterer ratificirt ist, gleiche Gültigkeit haben, ohne dass es der besonderen ausdrücklichen Ratification dieses Schlussprotocoll's bedarf.

Die mit dem vereinbarten Entwürfe übereinstimmend befundenen zwei Ausfertigungen des Vertrages und des gegenwärtigen Schlussprotocoll's sind hierauf von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und unterschiegelt worden, und nahmen die Vertreter beider Regierungen je ein Exemplar der Ausfertigungen an sich.

So geschehen Berlin, den 23. August 1870.

(L. S.) König.

(L. S.) Dudenhausen.

(L. S.) v. Liebe.

(L. S.) Gravenhorst.

Verordnung,

die

Publication der Concession der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von der Station Gr.=Gleidingen in der Richtung auf Hildesheim bis zur Braunschweigischen Landesgrenze.

Von Gottes Gnaden, Wir, Wilhelm, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg 2c. 2c. 2c. fügen hiermit zu wissen:

Demnach Wir der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von der Station Gr.=Gleidingen in der Richtung auf Hildesheim bis zur diesseitigen Landesgrenze nordwestlich von Barbede mittelst nachstehender Urkunde:

Nachdem behuf Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Braunschweig und Hildesheim die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft in Gemäßheit des Artikels XII. des zwischen Uns und Seiner Majestät dem Könige von Preußen wegen des Verkaufes der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen abgeschlossenen Staatsvertrages vom 23. August 1870 innerhalb dreier Monate nach ihrer Constituirung darauf angetragen hat, ihr die Concession zum Baue und Betriebe der auf das Braun-

schweigische Gebiet fallenden Strecke der directen Bahn nach Hildesheim zu ertheilen, nachdem ferner Seitens der Königlich Preussischen Regierung die Concession für den Bau und Betrieb der auf das Preussische Gebiet fallenden Strecke der gedachten Bahn unter dem 22. März 1872 an die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ertheilt ist und die jetzt beendeten Vorarbeiten als zweckmäßig ergeben haben, daß zur Herstellung der directen Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und Hildesheim zunächst die Strecke der Braunschweig-Hannoverschen Bahn von Braunschweig bis Gr.-Gleibingen benutzt werde, wollen Wir nunmehr der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf deren Antrag die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von der Station Gr.-Gleibingen in der Richtung auf Hildesheim bis zur Preussisch-Braunschweigischen Landesgrenze nordwestlich von Barbecke, sowie das Recht zur Expropriation auf Grund der Braunschweigischen Gesetze unter den nachstehenden Bedingungen hiermit ertheilen.

§ 1.

Die neu zu erbauende Bahn von Groß-Gleibingen bis zur Landesgrenze bildet einen integrierenden Theil des gesammten Braunschweigischen Eisenbahnnetzes. Es finden daher die Bestimmungen des Eisenbahn-Verkaufs-Vertrages vom 8. März 1870, des mit Seiner Majestät dem Könige von Preußen unter dem 23. August 1870 abgeschlossenen Staatsvertrages und des unter dem 6. December 1870 publicirten Statutes der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft auf das neue Unternehmen sinngemäße Anwendung und ist dies namentlich in Ansehung der Annuität der Fall, welche nach § 8 des obgedachten Statutes auf sämmtlichen Bahnen der Gesellschaft nebst Zubehör zu Gunsten der Braunschweigischen Regierung prioritätisch im ersten Range haftet. Auch tritt die

Gesellschaft in Ansehung des neuen Unternehmens zu der Herzoglichen Landesregierung in dasselbe Verhältniß, in welchem sie nach Maßgabe ihres Statutes hinsichtlich ihrer übrigen Bahnen zum Braunschweigischen Staate steht.

§ 2.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die Zwecke des neuen Unternehmens von der Gesellschaft zum dauernden Erwerb oder zur vorübergehenden Benutzung in Anspruch genommen werden können, steht in streitigen Fällen Unserm Herzoglichen Staatsministerium zu.

Auch ist die Gesellschaft außer der Geldentschädigung zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche Unser Herzogliches Staatsministerium an Wegen, Überfahrten, Tristen, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluth-Anlagen zum Schutze der Nachbarn gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke nöthig finden wird.

§ 3.

Für den Bau der neuen Bahn gelten insbesondere nachfolgende Bestimmungen:

- 1) Über den Zeitpunkt der Vollenendung der von der Braunschweigischen resp. von der Hannover-Altenbekenener Eisenbahngesellschaft zu erbauenden Bahnstrecken der Braunschweig-Hildesheimer Bahn wird Herzogliche Landesregierung eine Verständigung mit der Königlich Preussischen Regierung zu erreichen suchen und ist die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft verpflichtet, die Vollenendung und Inbetriebnahme ihrer Bahnstrecke innerhalb der ihr danach demnächst noch zu setzenden Frist zu bewirken.

- 2) Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güter-Verkehr anzulegen sind, sowie sämtliche Bau-Projekte unterliegen der Genehmigung der Braunschweigischen Regierung.
- 3) Die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flusscorrectionen, Vorfluthanlagen und Parallelwege 2c. bleibt den betr. Braunschweigischen Behörden vorbehalten.
- 4) Die Gesellschaft ist zum Bau und Betriebe eines zweiten Gleises verpflichtet, sobald die Herzogl. Braunschweigische Regierung solches verlangt.

§ 4.

Die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Fracht-Tarifs sowohl für den Güter- als für den Personen-Verkehr bleibt der Herzoglichen Landesregierung vorbehalten. In Ansehung einer etwaigen künftigen Abänderung der Tarife gelten die Bestimmungen des Gesellschafts-Statutes auch für die neue Strecke. Die Gesellschaft übernimmt nach Maßgabe des Artikels XIII. Nr. 2 des mit Seiner Majestät dem Könige von Preußen abgeschlossenen Staatsvertrages vom 23. August 1870 die Verpflichtung, mit der von der Königlich Preussischen Regierung für die Strecke von Hildesheim bis zur Braunschweigischen Landesgrenze concessionirten Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expeditionen und directer Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel zu willigen, und unterwirft sich ausdrücklich den zur Durchführung solchen Verkehrs in dem gedachten Artikel XIII. unter 2 getroffenen Bestimmungen.

§ 5.

Die Gesellschaft ist befugt, die längs der Bahn anzulegende electromagnetische Telegraphenleitung nicht allein zu Zwecken des Bahnbetriebes, sondern auch, soweit solches nach den jetzigen oder künftigen für das Reich geltenden allgemeinen Bestimmungen gestattet ist, auch zu Zwecken des öffentlichen Verkehrs zu benutzen und die Drahtleitungen nach Bedürfniss zu vermehren.

§ 6.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verzichtet darauf, die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft in Ansehung der neuen Bahnstrecke während der Jahre bis zum 1. Januar 1894 mit anderen, als den gegenwärtig bestehenden oder noch einzuführenden allgemeinen Staatssteuern oder Communalabgaben zu belasten. Die nach den bestehenden Gesetzen von der Gesellschaft zu entrichtenden Grund- und Gewerbesteuern hat dieselbe dagegen auch wegen der neuen Strecke zu entrichten.

Die gegenwärtige Concessions-Urkunde ist durch die Gesetz- und Verordnungsammlung zu veröffentlichen.

ertheilt haben, so bringen Wir solches zur öffentlichen Kenntniss, und haben sich Alle, die es angeht, danach zu achten.

Urkundlich Unserer Unterschrift und beigebrachten Herzoglichen Geheime-Canzlei-Siegels.

Braunschweig, den 4. August 1873.

Auf Höchsten Special-Befehl.

(L. S.)

v. Campe.

B. Schulz.

Privilegium

der

Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Emission
von 9,600,000 Mark Reichswährung (3,200,000 Thlr.)
Prioritäts-Obligationen.

Nachdem der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des in der General-Versammlung der Actionaire vom 22. v. Mts. gefaßten Beschlusses behuf Beschaffung der Mittel für Vervollständigungen, Ergänzungen und Erweiterungen der Anlagen und für Betriebsmittel auf den im Betriebe befindlichen Bahnstrecken die Landesherrliche Genehmigung zur Ausstellung auf den Inhaber lautender und mit Zinsen-Coupons und Talons versehener Prioritäts-Obligationen im Betrage von 9,600,000 Mark R.=W. (3,200,000 Thlr.) in Gemäßheit des Gesetzes Nr. 27 vom 30. April 1867 unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt worden ist:

§ 1.

Die in Höhe von 9,600,000 Mark Reichs-Währung zu emittirenden Obligationen, auf deren Rückseite diese Bekannt-

machung ohne deren Anlagen abgedruckt wird, werden unter der Bezeichnung

»Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft (Erste Emission)«

nach dem anliegenden Schema A ausgefertigt.

Dieselben zerfallen in die nachstehend bezeichneten Appoints:

1100 Stück mit den Nummern 1 bis 1100 à 3000
Mark R.-W.,

2400 Stück mit den Nummern 1101 bis 3500 à 1500
Mark R.-W.,

9000 Stück mit den Nummern 3501 bis 12500 à 300
Mark R.-W.

Jeder Obligation werden Zinsen-Coupons für 10 Jahre und 1 Talon zur Erhebung fernerer Coupons nach Ablauf von 10 Jahren nach den weiter beigelegten Schematas B und C beigegeben. Die Coupons und der Talon werden alle 10 Jahre auf besonders zu erlassende Bekanntmachung erneuert.

Die Obligationen, Zinsen-Coupons und Talons werden unter der Firma der Direction und facsimilirten Unterschriften zweier Mitglieder derselben, sowie dem Stempel der Gesellschaft ausgefertigt, die Obligationen auch mit der Unterschrift eines Control-Beamten versehen.

§ 2.

Die Prioritäts-Obligationen werden mit $4\frac{1}{2}$ Procent jährlich verzinst und die Zinsen in halbjährlichen Terminen postnumerando am 2. Januar und 1. Juli jeden Jahres an der Haupt-Casse der Gesellschaft, sowie an den durch die Direction der Gesellschaft bekannt zu machenden Zahlstellen gezahlt.

Zinsen, deren Erhebung innerhalb 4 Jahren vom Ablaufe des Kalenderjahres seit ihrer Fälligkeit an gerechnet, nicht

geschehen ist, verjähren zu Gunsten der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werden Talons nicht binnen Jahresfrist vom Tage ihrer Fälligkeit an zur Erhebung der neuen Coupons benutzt, so erfolgt die Ausgabe der letzteren nebst Talons nur an die Inhaber der Obligationen.

§ 3.

Der Herzoglichen Landes-Regierung verbleibt wegen der zu ihren Gunsten nach § 8 der Statuten der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft auf deren Bahnen prioritätisch im ersten Range radicirten 64jährigen Annuität von 875,000 Thalern das unbedingte Vorzugsrecht vor den jetzt zu emittirenden Prioritäts-Obligationen. Die Inhaber der letzteren sind auf Höhe der darin verschriebenen Capitalbeträge und der dafür nach § 2 zu zahlenden Zinsen Gläubiger der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft und daher befugt, sich wegen ihrer Capitalien und Zinsen an das gesammte jetzige und künftige Vermögen der Gesellschaft und dessen Erträge mit unbedingter Priorität vor den Inhabern der Stamm-Actien und der dazu gehörigen Coupons zu halten.

Bis zur Tilgung der Obligationen darf die Gesellschaft keine zu dem Bahnkörper und den Bahnhöfen erforderlichen Grundstücke verkaufen; dies Veräußerungsverbot bezieht sich jedoch nicht auf die außerhalb der Bahn und der Bahnhöfe befindlichen Grundstücke, auch nicht auf solche, welche innerhalb der Bahnhöfe etwa an den Staat oder an andere juristische Personen zu öffentlichen Zwecken abgetreten werden möchten. Für den Fall, dass ein Nachweis darüber erfordert werden sollte, ob ein Grundstück zur Eisenbahn oder zu den Bahnhöfen erforderlich sei oder nicht, genügt ein Attest des Herzogl. Eisenbahn-Commissariats.

Eine weitere Vermehrung des Gesellschafts-Capitals durch Emission von Actien oder Prioritäts-Obligationen darf nur dann erfolgen, wenn den bereits emittirten Prioritäts-Obligationen nebst Zinsen das Vorzugsrecht eingeräumt wird. *)

§ 4.

Diese Prioritäts-Anleihe wird vom Jahre 1880 an mit einem Procent und den durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen mittelst alljährlicher Verloosungen al pari zurückgezahlt. Diese Verloosungen finden regelmäßig am 2. Januar jeden Jahres und zwar zum ersten Male am 2. Januar 1880 statt und erstrecken sich möglichst gleichmäßig auf die verschiedenen Appoints. Die Ausloosung geschieht seitens der Direction am 2. Januar jeden Jahres Morgens 11 Uhr im Directionsgebäude zu Braunschweig unter Zuziehung eines das Protocoll führenden Notars und ist den Inhabern der Obligationen gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.

§ 5.

Die Nummern der ausgelooften Prioritäts-Obligationen werden innerhalb 14 Tagen nach der Loosung durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht und diese Bekanntmachung später mindestens noch einmal wiederholt.

Die Auszahlung selbst aber, einschließlich der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März, erfolgt vom 1. April des

*) Den Bankhäusern, welche die eben besprochene Anleihe negoziert haben, ist contractlich folgende Zusicherung gemacht:

Bei etwaigen späteren Emissionen von Prioritäten verpflichtet sich die Br. Eisenb.-Ges. mit den Bankhäusern Mendelsohn & Comp. in Berlin, Berliner Handelsgesellschaft daselbst und Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig durch Vermittelung der letztgenannten Firma zunächst in Verhandlung zu treten, behält sich aber für den Fall des Fehlschlagens freie Entscheidung vor.

betreffenden Jahres ab entweder bei der Haupt-Casse der Gesellschaft hieselbst oder durch Vermittelung der von der Direction der Gesellschaft bezeichneten Zahlstellen nach dem Nominalwerthe an die Vorzeiger der Obligationen gegen Auslieferung derselben und der zugehörigen noch nicht fälligen Coupons. Werden die letzteren nicht mit abgeliefert, so wird der Betrag der fehlenden von dem Capitalbetrage der Prioritäts-Obligationen gekürzt und zur Einlösung der Coupons verwendet, sobald dieselben zur Zahlung präsentirt werden.

Die Verbindlichkeit der Gesellschaft zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen erlischt mit dem 1. April desjenigen Jahres, in welchem dieselben ausgelöst worden und, daß solches geschehen, vorschriftsmäßig bekannt gemacht ist.

Die eingelösten Obligationen werden in Gegenwart eines Notars verbrannt.

§ 6.

Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind nicht befugt, die Zahlung der darin verbrieften Capitalbeträge anders als nach Maßgabe der in den §§ 4 und 5 getroffenen Bestimmungen zu fordern, ausgenommen

- a) wenn eine Zinsrate länger als drei Monate durch Verschulden der Gesellschaft unberichtigt bleibt, und
- b) wenn die in den §§ 4 und 5 festgesetzte Amortisation nicht inne gehalten wird.

In dem Falle ad a) bedarf es einer Kündigungsfrist nicht, sondern das Capital kann nach Ablauf von 3 Monaten nach dem versäumten Zinszahlungstermine bis zur Zahlung des betreffenden Zins-Coupons jeder Zeit zurückgefordert werden.

In dem Falle ad b) ist eine dreimonatliche Kündigungsfrist zu beobachten, auch kann der Inhaber einer Prioritäts-Obligation von diesem Kündigungsrechte nur innerhalb dreier

Monate von dem Tage ab Gebrauch machen, wo die Zahlung des Amortisationsquantums hätte stattfinden sollen. Die Kündigung verliert indessen ihre rechtliche Wirkung, wenn die Gesellschaft die nicht eingehaltene Amortisation nachholt und zu dem Ende binnen längstens 3 Monaten nach erfolgter Kündigung die Ausloosung der zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen nachträglich bewirkt.

Die Obligationen, welche in Folge der Bestimmungen dieses Paragraphen eingelöst werden, kann die Gesellschaft wieder ausgeben.

§ 7.

Diejenigen Prioritäts-Obligationen, welche ausgelooft oder gekündigt sind und der Bekanntmachung ungeachtet nicht zur Realisirung eingehen, werden während der nächsten 10 Jahre von der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft alljährlich ein Mal öffentlich aufgerufen; gehen sie aber dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Realisation ein, so erlischt ein jeder Anspruch aus denselben an das Gesellschaftsvermögen, was unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Obligationen von der Direction öffentlich bekannt zu machen ist. Die Gesellschaft hat aus solchen ausgelooften und nicht innerhalb der bezeichneten Frist eingelösten Prioritäts-Obligationen keinerlei Verpflichtungen mehr.

§ 8.

In Betreff der Mortification angeblich verloren gegangener oder vernichteter Obligationen behält es bei den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (cf. § 3 des Gesetzes Nr. 27 vom 30. April 1867) sein Bewenden. Eine gerichtliche Mortification beschädigter oder verloren gegangener Zinsen-Coupons

findet nicht Statt. Demjenigen, welcher den Verlust von Zinsen=Coupons vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Direction anmeldet und den stattgehabten Besitz glaubhaft darthut, soll nach Ablauf der Verjährungsfrist der Betrag der angemeldeten und bis dahin nicht zum Vorschein gekommenen Zinsen=Coupons gegen Quittung ausgezahlt werden.

§ 9.

Die in Vorstehendem vorgeschriebenen öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen durch diejenigen Blätter, durch welche nach Vorschrift des § 12 der Statuten die sonstigen Bekanntmachungen der Gesellschaft zu veröffentlichen sind.«

so

wird Solches hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Braunschweig, den 16. Juli 1874.

Herzoglich Braunschweig=Lüneburgisches Staats=Ministerium.

A. v. Gampe.

W. Schulz.

3000 Mark.3000 Mark.**Prioritäts - Obligation**

der

**Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft
(Erste Emission)**

Nr.

über

Dreitausend Mark Reichswährung (1000 Thlr.)

(resp. Eintausend fünfhundert Mark Reichswährung
(500 Thlr.)

(resp. Dreihundert Mark Reichswährung (100 Thlr.)

Inhaber dieser Prioritäts = Obligation hat auf Höhe von
 Mark Reichswährung Antheil an dem in Gemäßheit der
 umstehend abgedruckten Ermächtigung des Herzoglich Braunschweigi-
 schen Staats = Ministeriums emittirten Capitale in Prioritäts =
 Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn = Gesellschaft zum
 Gesamtbetrage von neun Millionen sechshunderttausend Mark
 Reichswährung (3,200,000 Thaler) erster Emission.

Braunschweig, den 1. August 1874.

**Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn =
Gesellschaft.**

(Stempel der Gesellschaft.)

(Facsimile der Unterschrift zweier
Directionsmitglieder.)

Dieser Obligation sind 20
 Zinscoupons für die Zeit vom
 2. Januar 1876 bis zum 1. Juli
 1884 incl. und ein Talon zur
 Erhebung fernerer Coupons bei-
 gegeben.

(Unterschrift
eines Controlbeamten.)3000 Mark.3000 Mark.

Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.**Zinscoupon.**

67¹/₂ Mark (resp. 33³/₄ Mark) (resp. 6³/₄ Mark).

1. Coupon. Serie Nr. I. 2. Januar 1875.

Erster Zinscoupon

zur Prioritäts-Obligation der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft erster Emission Nr. Siebenundsechszig Mark funfzig Pfennig R.=W. (resp. dreiunddreißig Mark fünfundsiebenzig Pfennig R.=W., resp. sechs Mark fünfundsiebenzig Pfennig Reichswährung) hat Inhaber Dieses vom 2. Januar 1875 ab entweder bei unserer Haupt-Casse hieselbst oder an den durch uns bekannt zu machenden Zahlstellen zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren, vom Ablauf des Kalenderjahrs seit Fälligkeit der Zinsen angerechnet, zur Einlösung präsentirt wird.

Braunschweig, den 1. August 1874.

Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

(Stempel der Gesellschaft.)

(Facsimile zweier Directionsmitglieder.)

Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.

T a l o n

zu der

Prioritäts-Obligation erster Emission Nr.

Inhaber empfängt gegen Rückgabe dieses Talons bei unserer Haupt-Casse hieselbst die zweite Serie von zwanzig Stück Zins-coupons zu vorbezeichneter Prioritäts-Obligation für den Zeitraum vom 2. Januar 1885 bis zum 1. Juli 1894 incl. nebst neuem Talon. Wird dieser Talon nicht binnen Jahresfrist vom Tage seiner Fälligkeit an zur Erhebung der neuen Coupons benutzt, so erfolgt die Ausgabe der letzteren nebst Talon nur an den Inhaber der Obligation.

Braunschweig, den 1. August 1874.

**Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-
Gesellschaft.**

(Stempel der Gesellschaft.)

(Facsimile zweier Directions-
mitglieder.)

Concession

für die

**Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und
Betriebe einer Eisenbahn von Langelshcim nach
Neutrug.**

Von Gottes Gnaden, Wir, Wilhelm, Herzog zu Braun-
schweig und Lüneburg, zc.

fügen hiermit zu wissen:

Nachdem behuf Herstellung einer Eisenbahn von Bienen-
burg über Langelshcim nach Neutrug der Magdeburg-
Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum
Baue und Betriebe der Strecke von Bienenburg bis Langelsh-
heim und zwar für den in das Preussische Gebiet fallenden
Theil dieser Strecke von der Königlich Preussischen, für
den in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet fallenden
Theil derselben aber von der Herzoglich Braunschweigischen
Regierung ertheilt ist, und die Braunschweigische Eisen-
bahn-Gesellschaft in Gemäßheit des Artikels XI. des zwischen
Uns und Sr. Majestät dem Könige von Preußen wegen
des Verkaufs der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen

Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.

T a l o n

zu der

Prioritäts-Obligation erster Emission Nr.

Inhaber empfängt gegen Rückgabe dieses Talons bei unserer Haupt-Casse hieselbst die zweite Serie von zwanzig Stück Zins-coupons zu vorbezeichneter Prioritäts-Obligation für den Zeitraum vom 2. Januar 1885 bis zum 1. Juli 1894 incl. nebst neuem Talon. Wird dieser Talon nicht binnen Jahresfrist vom Tage seiner Fälligkeit an zur Erhebung der neuen Coupons benutzt, so erfolgt die Ausgabe der letzteren nebst Talon nur an den Inhaber der Obligation.

Braunschweig, den 1. August 1874.

Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

(Stempel der Gesellschaft.)

(Facsimile zweier Directions-mitglieder.)

Concession

für die

**Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und
Betriebe einer Eisenbahn von Langelsheim nach
Neukrug.**

Von Gottes Gnaden, Wir, Wilhelm, Herzog zu Braun-
schweig und Lüneburg, zc.

fügen hiermit zu wissen:

Nachdem behuf Herstellung einer Eisenbahn von Bienen-
burg über Langelsheim nach Neukrug der Magdeburg-
Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum
Bau und Betriebe der Strecke von Bienenburg bis Langels-
heim und zwar für den in das Preussische Gebiet fallenden
Theil dieser Strecke von der Königlich Preussischen, für
den in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet fallenden
Theil derselben aber von der Herzoglich Braunschweigischen
Regierung ertheilt ist, und die Braunschweigische Eisen-
bahn-Gesellschaft in Gemäßheit des Artikels XI. des zwischen
Uns und Sr. Majestät dem Könige von Preußen wegen
des Verkaufs der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen

abgeschlossenen Staats-Vertrages vom 23. August 1870 rechtzeitig darauf angetragen hat, ihr die Concession zum Baue und Betriebe der innerhalb des Braunschweigischen Gebietes belegenen Strecke von Langelsheim nach Neufrug zu ertheilen, wollen Wir der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahn von Langelsheim nach Neufrug zum Anschluß an die Bahn von Börßum nach Kreienzen, sowie das Recht zur Expropriation auf Grund der Braunschweigischen Gesetze unter den nachstehenden Bedingungen hiermit ertheilen.

§ 1.

Die zu erbauende Bahn von Langelsheim nach Neufrug bildet einen integrierenden Theil des gesammten Braunschweigischen Eisenbahnnetzes. Es finden daher die Bestimmungen des Eisenbahn-Verkaufs-Vertrages vom 8. März 1870, des mit Sr. Majestät, dem Könige von Preußen unter dem 23. August 1870 abgeschlossenen Staats-Vertrages sammt Schlussprotocolle von demselben Tage und des unter dem 6. December 1870 publicirten Statutes der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft auf das neue Unternehmen sinngemäße Anwendung.

Auch tritt die Gesellschaft in Ansehung des neuen Unternehmens in dasselbe Verhältniß, in welchem sie nach Maßgabe ihres Statuts hinsichtlich ihrer übrigen Bahnen zum Braunschweigischen Staate steht.

Für die Annuität von jährlich 875,000 Thlr., welche durch § 8 dieses Statuts auf die im § 1 desselben erwähnten Bahnen der Gesellschaft zu Gunsten der Herzoglichen Regierung prioritätsmäßig im ersten Range radicirt ist, haftet auch die neue Bahnanlage nebst Zubehör.

§ 2.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die Zwecke des neuen Unternehmens von der Gesellschaft zum dauernden Erwerbe oder zur vorübergehenden Benutzung in Anspruch genommen werden können, steht in streitigen Fällen Unserm Herzoglichen Staats-Ministerium zu.

Auch ist die Gesellschaft außer der Geldentschädigung zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche Unser Herzogliches Staats-Ministerium an Wegen, Überfahrten, Tristen, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluth-Anlagen zum Schutze der Nachbarn gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke nöthig finden wird.

§ 3.

Für den Bau der neuen Bahn gelten insbesondere noch folgende Bestimmungen:

- 1) die Gesellschaft ist verpflichtet den Bau unverzüglich zu beginnen, und die betriebsfähige Fertigstellung der Bahn in jeder thunlichen Weise zu beschleunigen.

Sollte sich nach dem Ermessen der Herzoglichen Landesregierung ergeben, dass die Gesellschaft ihrer Verpflichtung zur schleunigen Vollendung des Baues nicht genügend nachkommt, so behält sich die Herzogliche Landesregierung das Recht vor, der Gesellschaft die Vollendung der Bahn innerhalb einer ihr angemessen erscheinenden Frist, bei einer Conventionalstrafe bis zum Betrage von 20,000 Thlr. (60,000 M.) aufzuerlegen.

- 2) Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güter-Verkehr anzulegen

sind, sowie sämtliche Bauprojecte und namentlich die Projecte zum Umbau der jetzigen Haltestelle, beziehungsweise des künftigen Knotenpunktes Neukrug unterliegen der Genehmigung der Herzoglichen Regierung.

- 3) Die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flußcorrectionen und Parallelwege bleibt den betreffenden Behörden vorbehalten.
- 4) Die Gesellschaft ist zum Bau und Betriebe eines zweiten Gleises verpflichtet, sobald die Herzogliche Landesregierung solches für erforderlich erachtet.
- 5) Da die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft nach § 5 der ihr zum Baue und Betriebe der im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecke der Bienenburg-Langelzheimer Bahn erteilten Concession vom 29. Mai 1872 verpflichtet ist, auf dem von ihr bei Langelzheim anzulegenden Bahnhofs den Anschluss der Langelzheim-Neukruger Bahn zu gestatten, so bleibt die Vereinigung über die gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes bei Langelzheim zunächst den beiden Gesellschaften überlassen. Kommt eine solche Vereinbarung aber unter denselben nicht zu Stande, so wird sich die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft einen eigenen Bahnhof bei Langelzheim anlegen.

Im Falle die beiden Gesellschaften sich über die Art des Anschlusses nicht verständigen sollten, behält sich die Herzoglich Braunschweigische Regierung das Recht vor, die Art des Anschlusses festzustellen.

§ 4.

Die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Fracht-Tarifes sowohl für den Güter- als den Personen-Verkehr

bleibt der Herzoglichen Landesregierung vorbehalten. In Ansehung einer etwaigen künftigen Abänderung der Tarife gelten die Bestimmungen des Gesellschafts-Statutes auch für die neue Strecke.

Die Gesellschaft übernimmt nach Maßgabe des Artikels XIII. Nr. 2 des mit Sr. Majestät dem Könige von Preußen abgeschlossenen Staats-Vertrages vom 23. August 1870 die Verpflichtung, mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel zu willigen und unterwirft sich ausdrücklich den zur Durchführung solchen Verkehrs in dem gedachten Artikel XIII. getroffenen Bestimmungen.

§ 5.

Die Gesellschaft ist befugt, die längs der Bahn anzulegende electro-magnetische Telegraphenleitung nicht allein zu Zwecken des Bahnbetriebes, sondern auch, soweit solches nach den jetzigen oder künftigen für das Reich geltenden allgemeinen Bestimmungen gestattet ist, auch zu Zwecken des öffentlichen Verkehrs zu benutzen und die Drahtleitungen nach Bedürfniss zu vermehren.

§ 6.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verzichtet darauf, die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft in Ansehung der neuen Bahnstrecke während der Jahre bis zum 1. Januar 1894 mit anderen, als den gegenwärtig bestehenden, oder noch einzuführenden allgemeinen Staatssteuern oder Communalabgaben zu belasten. Die nach den bestehenden Gesetzen von der Gesellschaft zu entrichtenden Grund- und Gewerbesteuern

hat dieselbe dagegen auch wegen der neuen Strecke zu entrichten.

Die gegenwärtige Concessionsurkunde ist durch die Gesetz- und Verordnungs-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich Unserer Unterschrift und beigedruckten Herzoglichen Geheime Canzlei-Siegels.

Braunschweig, den 19. November 1874.

(L. S.)

Auf Höchsten Special-Befehl.

(gez.) Zimmermann.

Concessionsurkunde,

betreffend den

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Einbeck nach Salzderhelden.

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c. Nachdem die in der Stadt Braunschweig domicilirte Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft mit Genehmigung ihrer vorgesetzten Landes-Regierung darauf angetragen hat, ihr die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Einbeck nach Salzderhelden zu ertheilen, wollen Wir diese Concession, sowie das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benützung fremder Grundstücke nach Maßgabe der betreffenden Gesetze unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I.

Die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft ist bezüglich des Baues und des Betriebes der in Rede stehenden Bahnstrecke den Preussischen Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 und dem Gesetze vom 16. März 1867 über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

II.

Die Gesellschaft muß auf Verlangen der Preussischen Regierung in einem von letzterer zu bezeichnenden Orte Do-

micil wählen und in diesem Domicile ein Organ bestellen, welches sie dem Staate und dem Publicum gegenüber in allen die Bahn betreffenden Angelegenheiten mit unbeschränkter Vollmacht zu vertreten befugt und verpflichtet ist.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche gegen die Gesellschaft aus Anlaß der Anlage oder des Betriebes der Bahn geltend gemacht werden, ist sie der Preussischen Gerichtsbarkeit unterworfen und sollen die gegen jenes Gesellschaftsorgan in Vertretung der Gesellschaft rechtskräftig ergehenden gerichtlichen und Administrativ-Entscheidungen ohne Weiteres gegen die Gesellschaft verbindlich und vollstreckbar sein.

Behufs der technischen Leitung des Baues und Betriebes der Bahn hat die Gesellschaft einen Beamten zu ernennen, welcher die formelle Qualifikation zum Königlich Preussischen Eisenbahn-Baumeister besitzen muß. Die Wahl dieses Beamten, die ihm zu ertheilende Geschäftsinstruction und die Bestimmung seines in Preußen zu nehmenden amtlichen Domicils bedarf der Genehmigung des Preussischen Handelsministeriums. Diesem Beamten kann zugleich die Eingangs bezeichnete Vollmacht ertheilt werden.

III.

Der Preussischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahn-Verwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum directen Einschreiten der competenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahn-Verwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der Königlich Preussischen Regierung ressortiren, an diese zu wenden.

Die gedachten Functionen können von der Königlich Preussischen Regierung auch einem besondern Commissarius übertragen werden.

IV.

Für den Bau gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn längstens bis zum ~~1. Mat~~ 1875 zu bewirken.
2. Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, sowie sämtliche Bauprojecte unterliegen ~~der Genehmigung des Preussischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.~~ Die von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung geprüften Betriebsmittel sollen einer Revision durch die diesseitige Regierung nicht bedürfen.
3. Die Gesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichts-Personals entstehenden Kosten zu tragen. Sie wird den Anforderungen der zuständigen Behörden wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. December 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.

4. Behufs Sicherstellung der rechtzeitigen Vollendung sowie der soliden Ausführung und gehörigen Ausrüstung der Bahn muß bei der General-Staatskasse zu Berlin ein Betrag von 25,000 Thalern, buchstäblich »fünfundzwanzigtausend Thaler« in baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in inländischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen (unter Berechnung aller dieser Effecten nach dem Courswerthe) nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und den Talons hinterlegt und in gerichtlicher oder notarieller Verpfändungs-Urkunde erklärt werden, daß diese Cautions der Preussischen Staatsregierung zur beliebigen Verwendung unwider-
 ruflich verfällt, wenn die Gesellschaft mit der Erfüllung der Verpflichtungen, welche durch die Cautions sichergestellt werden sollen, nach dem Ermessen des Königl. Handels-Ministeriums in Verzug kommt.

Die Zurückgabe der Zinscoupons erfolgt an deren Verfallterminen, kann jedoch vom Königl. Handels-Ministerium inhibirt werden, wenn nach dessen hierfür allein maßgebendem Ermessen die Gesellschaft mit Erfüllung ihrer Verpflichtungen in Verzug kommt.

Die Rückgabe der Cautions selbst erfolgt, sobald die Gesellschaft ihren Verpflichtungen zur Ausführung und Ausrüstung der Bahn nach Maßgabe der Anforderungen des Handels-Ministeriums überall genügt hat.

5. Die Gesellschaft ist zum Bau und Betriebe eines zweiten Geleises verpflichtet, sobald die Königl. Preussische Regierung solches verlangt.

V.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in einem solchen Zustande zu er-

halten, daß der Betriebsdienst allen von der Staatsregierung im Interesse der Sicherheit und der Größe des Verkehrs gestellten Anforderungen Genüge leistet; insbesondere muß die Gesellschaft alle Vervollständigungen und Vervollkommnungen der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials ausführen, welche sich nach Ansicht der Staatsregierung im Interesse des Verkehrs als Bedürfniss herausstellen.

Zur Sicherung der stetigen guten Instandhaltung der Bahn und eines den Verkehrsbedürfnissen bezüglich der Anzahl und Beschaffenheit genügenden Locomotiv- und Wagenbestandes hat die Gesellschaft auf ~~etwaiges~~ Verlangen des ~~Preussischen Handels-Ministeriums~~ einen, durch jährliche Beiträge zu bildenden Fonds zu hinterlegen. Über die Höhe dieser Beiträge und über die aus dem Fonds zu leistenden Ausgaben wird das Handels-Ministerium alsdann unter Berücksichtigung des vorerwähnten Zweckes und des periodisch sich ändernden Bedürfnisses nach Anhörung des Vorstandes der Gesellschaft ein Regulativ erlassen.

VI.

Die Genehmigung, nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplans bleibt der Königlich Staats-Regierung vorbehalten, ebenso die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Frachttarifs sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ermessen der Gesellschaft überlassen wird. Die Gesellschaft hat die Beförderung von Personen in 4 Wagenklassen zu bewerkstelligen und für den Transport von Kohlen und Coaks und event. der übrigen im Art. 45 der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände den Einpfennig-tarif einzuführen, soweit und sobald dies von dem Minister

Land für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verlangt wird.

Min Die Gesellschaft übernimmt ferner die Verpflichtung, soweit der Königlich Preussische Minister für Handel, Gewerbe

und öffentliche Arbeiten es im Verkehrs-Interesse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expedition und Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls von dem bezeichneten Minister festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser directen Tarife ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des bezeichneten Ministers auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transport-Gegenstände in ihrem Localtarife erhebt.

Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Localtarif-Einheitsatz pro Centner und Meile ermäßigten Satz pro Centner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tariffatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des bezeichneten Ministers zugestehen. Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr für die Bahn von Einbeck nach Salzderhelden ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt- noch die letzte Adressstation an dieser Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Gesellschaft zur Einrichtung eines directen Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tariffatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf

dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Localverkehr resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Gesellschaft zum Zwecke der Einrichtung eines neuen directen durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugständniss, wie es vorstehend präcificirt ist, von einer anderen Bahnverwaltung fordern und die letztere ohne von dem bezeichneten Minister für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Gesellschaft vorgeschlagenen directen Verkehr überhaupt einzugehen oder jenes Zugständniss in Betreff des Tariffages zu machen, so ist die Gesellschaft an das ihrerseits auf Erfordern des Ministers für einen directen Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugständniss nicht mehr gebunden.

VII.

Die Beförderung von Truppen, Militair-Effecten und sonstigen Armee-Bedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staats-Eisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben.

VIII.

Gegenüber der Post- und Telegraphen-Verwaltung ist die Gesellschaft bezüglich der in Rede stehenden Bahnstrecke den Bestimmungen unterworfen, welche für diesen Verwaltungszweig vom Reichskanzleramte erlassen sind oder künftig erlassen werden.

IX.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürftenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungs-Berechtigung entlassenen

Militärs, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen.

X.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluss an die in Rede stehende Bahnstrecke mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende event. vom Preussischen Handelsministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeld-Sätze vorbehalten.

XI.

~~Die Preussische Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der Bahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebs-Eröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung, für den Staat käuflich zu erwerben.~~

~~Als Kaufpreis zahlt der Staat das auf diese Bahn verwandte Anlagekapital. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn oder des Zubehörs gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll von dem zu erstattenden Anlage-Kapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatz ein, dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.~~

~~Zu dem vorbezeichneten, auf den Preussischen Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbesondere das für diese Bahn angeschaffte Betriebsmaterial und das zur Bahnverwaltung und zur Transportverwaltung dieser Bahn gehörige Inventarium.~~

XII.

Sollte die Gesellschaft die Bahn ganz oder theilweise anderweit veräußern oder verpachten, oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maß-

nahmen die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung nothwendig.

Mit Genehmigung des Preussischen Handels-Ministeriums kann der Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft, insbesondere der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover übertragen werden.

Die gegenwärtige Urkunde ist auf Kosten der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft durch das Amtsblatt für Hannover zu veröffentlichen.

Eine Anzeige von dieser landesherrlichen Genehmigung und der Verleihung des Expropriations-Rechts ist in die Gesetz-Sammlung aufzunehmen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigesdrucktem Königl. Insigne.

Gegeben Berlin, den 16. December 1872.

(L. S.) gez. **Wilhelm.**

ggez. **Graf von Hohenhausen, von Helldorf. Graf zu Eulenburg.
Dr. Leonhardt. Camphausen. Falk.**

Concessions-Urkunde,

betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Einbeck nach Salzderhelden durch die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft

deren Urschrift an das Geheime Staats-Archiv gelangt, wird hiermit in beglaubigter Form auszufertigt.

Berlin, den 17. Januar 1873.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(L. S.) gez. **Hohenhausen.**

Vertrag

über die

Mitbenutzung des Bahnhofes Salzderhelden durch die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft ist folgender Vertrag geschlossen worden.

§ 1.

Nachdem die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der ihr ertheilten Concession den Bau einer Eisenbahn von Salzderhelden nach Einbeck unternommen hat, welche mit dem bei Salzderhelden belegenen Bahnhofe der Preussischen Staats-Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden soll, sind wegen der Herstellung dieser Verbindung und wegen des Betriebes auf dem Anschlussbahnhofe die nachfolgenden Bestimmungen getroffen.

§ 2.

Behufs Herstellung des vorgedachten Anschlusses sind auf dem Bahnhofe Salzderhelden diejenigen baulichen und sonstigen Anlagen auszuführen, welche auf dem diesem Vertrage angeschlossenen und von den Contrahenten vollzogenen Situationsplane verzeichnet resp. im Nachfolgenden näher aufgeführt sind, und zwar:

A. Seitens der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft:

1. Die Verlegung des an der Westseite der Staatsbahn sich hinziehenden Parallelweges an die westliche Grenze des Braunschweigischen Bahnhofsterrains und die Verlängerung des unter der Staatsbahn bei der Stationsnummer 76,7 hindurchführenden Kanals durch das Braunschweigische Bahnhofsterrain,
2. die Herstellung des Hauptgleises 1 der Einbecker Bahn und des Uebergabe- und Ladegleises 2 mit den zwischen beiden liegenden Weichenverbindungen, desgleichen des Verbindungsgleises zwischen dem Hauptgleise 1 der Einbecker Bahn und dem westlichen Hauptgleise der Staatsbahn nebst dem durch die Weiche Nr. 4 abzweigenden stumpfen Gleise 3, sowie des durch die Weiche Nr. 1 aus dem Einbecker Hauptgleise abzweigenden, mit dem obengedachten Verbindungsgleise mittelst der Weiche Nr. 5 sich vereinigenden Uebernahmegleises 4, einschließlich der in allen diesen Gleisen liegenden Weichen, jedoch ausschließlich der in das westliche Hauptgleis der Staatsbahn einzulegenden Weiche Nr. 7,
3. die Herstellung der am südlichen Ende des Uebergabe- und Ladegleises 2 zu errichtenden Laderampe, des zwischen den beiderseitigen Hauptgleisen anzulegenden Perrons und der am nördlichen Ende des letzteren aufzustellenden Wärterbude,
4. die Herstellung des Bahnhofs-Abchluss-Telegraphen am Nordende und der daselbst etwa erforderlichen Wärterbude,
5. die Befestigung des Productenfahrweges, soweit sie erforderlich, neben dem Ladegleise Nr. 2 zwischen

Weiche Nr. 6 und 10 nebst Anlage der Auffahrt von der Chaussee,

6. die Entwässerungsanlagen für das Braunschweigische Bahnhofsterrain, sowie
7. die Einfriedigung des vorgedachten Terrains, soweit eine solche bei dem Staatsbahnhofe bestanden hat und beseitigt worden ist,
8. die Abpflasterung eines Überganges über die Chaussee zwischen den beiderseitigen Perrons,
9. die Aufstellung eines Perrontelegraphen für die Zweigbahn;

B. Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover:

Die Beseitigung des aus der Staatsbahn bei der Stationsnummer 76,7 an der Westseite abzweigenden stumpfen Gleises, die Einlegung der Weiche Nr. 7 in das westliche Hauptgleis der Staatsbahn und die Herstellung der zwischen den Bahnhofsgleisen der letzteren südlich der Einbecker Chaussee-Überfahrt erforderlichen Weichenverbindungen.

Jeder Theil trägt die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die ihm vorstehend zur Ausführung zugewiesenen Anlagen.

Die braunschweigerseits vorzunehmenden Unterhaltungsarbeiten an Gleisen und Weichen sind nur im Einverständniß mit dem Stations-Vorsteher der Staatsbahn zu Salzderhelden auszuführen und hat der Braunschweigische Bahnmeister vor Beginn derselben mit dem Stationsvorsteher darüber sich zu benehmen.

§ 3.

Die Direction der Hannoverschen Staatsbahn gestattet der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft für den gesammten Verkehr auf der Linie Salzderhelden-Einbeck die Mit-

benutzung des Preussischen Staatsbahnhofes Salzderhelden nach Maßgabe der nachstehenden Bedingungen.

§ 4.

Die Wahrnehmung des äußeren Stationsdienstes zum Zwecke des Betriebes der Einbecker Bahn einschließlich der Zugabfertigung und allgemeinen Überwachung erfolgt durch das Hannoversche Stationspersonal.

Die Expedition der Reisenden und ihres Gepäcks geschieht unter Benützung der hierzu bestimmten Räume, als: Expeditionslocalitäten, Wartezimmer pp. auf dem Bahnhofe zu Salzderhelden durch die Beamten der Hannoverschen Staatsbahn. Ebenso nimmt die Hannoversche Staatsbahn den Vieh- und Eilgut-Verkehr sowie den Güterabfertigungsdienst, einschließlich der Ein- und Ausladung, wahr und gestattet die Mitbenützung der für den Güterdienst auf dem Bahnhofe vorhandenen Anlagen.

Das Ent- resp. Beladen der Ladungsgüter im Localverkehre der Salzderhelden-Einbecker Bahn hat auf denjenigen Gleisen zu geschehen, welche die Hannoversche Staatsbahn dazu bestimmt.

Ferner werden die für den Dienst der Salzderhelden-Einbecker Bahn erforderlichen elektrischen Telegraphen-Apparate durch die Hannoverschen Beamten mitbedient. Zu diesem Zwecke wird die an genannter Bahn herzurichtende elektrische Telegraphenleitung incl. Apparate auf Kosten der Braunschweigischen Verwaltung direct in das Hannoversche Telegraphen-Büreau geführt und dort mit solchen von der Braunschweigischen Verwaltung zu beschaffenden Apparaten versehen, deren Construction mit der bei der Hannoverschen Verwaltung üblichen übereinstimmen.

Die Hannoversche Staatsbahn wird ihre Beamten anweisen, die Interessen der Braunschweigischen Verwaltung in gleichem Maße wie diejenigen der Hannoverschen Verwaltung

wahrzunehmen. Dieselbe übernimmt aber für die Dienstführung ihres Personals keine Haftverbindlichkeit, wird jedoch etwaige Vergehen mit gleicher Strenge verfolgen wie solche, die in ihrem eigenen Dienst vorkommen.

Weisungen der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung, welche auf den Betrieb der Salzderhelden-Einbecker Bahn Bezug haben und Anordnungen der Hannoverschen Staatsbahn nicht widersprechen, hat der Stationsvorstand Folge zu leisten.

§ 5.

Für die Mitbenutzung der Anlagen und die Mitverwendung des Staatseisenbahnpersonals im Braunschweigischen Interesse wird eine Vergütung von der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht gezahlt. Sollte jedoch durch den Verkehr auf der Linie Salzderhelden-Einbeck eine Erweiterung der betreffenden Localitäten nothwendig werden, so verpflichtet sich die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zum Ersatze der dadurch veranlassenen Kosten. Ebenso ist dieselbe zum Ersatze der der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung durch die Wahrnehmung des äußeren Stationsdienstes, des Personen-, Vieh- und Eilgut-, sowie des Güterabfertigungsdienstes etwa entstehenden baaren Mehrausgaben verpflichtet.

In dieser Hinsicht werden die zur Zeit der Eröffnung der Salzderhelden-Einbecker Bahn auf dem Staatsbahnhofe vorhandenen Localitäten, Beamten und Arbeiter für die zu genannter Zeit bestehenden Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse der Hannoverschen Bahn als erforderlich aber auch als ausreichend angesehen.

Kosten für Localerweiterungen und Personalvermehrungen, welche durch Betrieb und Verkehr der Hannoverschen Staatsbahn erforderlich werden, bestreitet letztere allein.

§ 6.

Die Beleuchtung der für den Betrieb der Einbecker Bahn bestimmten Bahnhofsanlagen nördlich der Chausseeüberfahrt, einschließlich der betreffenden Bahn- und Weichensignale, sowie die Heizung der auf der Braunschweigischen Bahnhofsabtheilung (cfr. § 13) aufzustellenden Wärterbude hat die Braunschweigische Verwaltung auf eigene Kosten zu beschaffen.

Die Weiche Nr. 7 im westlichen Hauptgleise der Staatsbahn soll, soweit es der Dienst zulässt, unter Verschluss gehalten und der Schlüssel von dem Stationsvorsteher der Staatsbahn zu Salzderhelden aufbewahrt werden.

§ 7.

Die Abfertigung der Braunschweigischen Züge erfolgt auf dem Braunschweigischen Theile des Bahnhofes Salzderhelden.

Die Braunschweigische Verwaltung hat das zur Beförderung der Züge auf der Einbecker Bahn, sowie das zur Bedienung der von ihr anzulegenden Weichen erforderliche Personal zu stellen und für die Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Personen- und Packwagen in den zwischen Einbeck und Salzderhelden couffirenden Zügen auf eigene Kosten zu sorgen. Ebenso hat dieselbe die Reinigung resp. Desinfection der zwischen Salzderhelden und Einbeck beförderten Güter- bzw. Viehwagen auf ihre Kosten zu besorgen.

Die vorgedachten Braunschweigischen Beamten sind zwar der Braunschweigischen Verwaltung unterstellt, dieselben haben jedoch den Anordnungen der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung resp. derjenigen ihrer Organe, welche Vorgesetzte der entsprechenden Hannoverschen Beamten-Kategorien sind, unbedingt Folge zu leisten. Die Organe der Hannoverschen Staatsbahn sind berechtigt, sobald nach ihrer Ansicht augenblickliches Einschreiten entweder im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder im Interesse des Dienstes der Braunschweigischen Verwaltung nothwendig oder wünschenswerth ist,

die Suspension eines Beamten der Braunschweigischen Bahn zu verfügen, sie werden aber ohne Verzug beiden Verwaltungen hiervon Mittheilung machen.

§ 8.

Den Fahrplan auf der Bahnstrecke Salzderhelden-Einbeck setzt die Braunschweigische Verwaltung nach vorherigem Benehmen mit der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover fest. Dieselbe stellt auch diejenigen Wagen nebst zugehörigem Inventar, welche lediglich in den Personenzügen zwischen Salzderhelden und Einbeck zu laufen bestimmt sind.

Die Station Einbeck hat die für den Güterverkehr erforderlichen Wagen bei der Station Salzderhelden anzufordern. Diese hat vorzugsweise den Bedarf aus Braunschweigischen durchpassirenden Wagen zu decken. Soweit der Bedarf an Güterwagen Seitens der Station Salzderhelden nicht gedeckt werden kann, wird die Hannoversche Verwaltung ihren Wagenpark, falls dessen Bestand und die Anforderungen des eigenen Betriebes es gestatten, gegen die reglementsmäßig festgesetzte Entschädigung zur Verfügung stellen. Die Station Salzderhelden hat die desfallige Requisition direct an die Wagencontrole der Staatsbahn zu richten, welche, falls sie der Requisition nicht genügen kann, dieselbe an die Wagencontrole in Braunschweig abgibt.

§ 9.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güter-Transporte zwischen Salzderhelden und Einbeck fallen der Braunschweigischen Verwaltung zu. Die für den Betrieb der Einbecker Bahn erforderlichen Reglements, Tarife, Instructionen, Formulare, Billets, Stempel pp. liefert die Braunschweigische Verwaltung.

Die Rapportirung der Einnahmen der Einbecker Bahn geschieht direct an die Controle-Stellen der Braunschweigischen

Verwaltung, welchen die Revision der Register und Rapporte zusteht.

Die Station Einbeck soll, soweit ein Bedürfniss dazu hervortritt, in den directen Personen- und Güterverkehr einbezogen und die in Salzderhelden stattfindende Umerpedition auf das thunlich geringste Maß beschränkt werden. Von dem telegraphischen Local-Verkehr zwischen Salzderhelden und Einbeck behält jede Verwaltung die ihr auf der eigenen Station zufließenden Einnahmen.

Die Vertheilung des Aufkommens aus den weitergehenden Verkehrern erfolgt nach den bestehenden allgemeinen Bestimmungen.

§ 10.

Das Verschieben der Wagen auf dem Braunschweigischen Bahnhofsgleise sowie das Überführen der Güter zwischen diesem und dem Güterschuppen der Staatsbahn wird durch die Braunschweigischen und, sofern diese nicht ausreichen, durch die Hannoverschen Locomotiven während ihres Aufenhalts auf der Station Salzderhelden, soweit der übrige Dienst dies zulässt, mit besorgt werden.

Sollte in Veranlassung der Salzderhelden-Einbecker Bahn die Stationirung einer besonderen Rangirmaschine oder eines Rangirpferdes erforderlich werden, so sind die daraus erwachsenden Kosten von jedem Theile zur Hälfte zu tragen.

§ 11.

Die zur Dienstleistung auf der Einbecker Bahn bestimmten Braunschweigischen Locomotiven mit Tender werden auf der Staatsbahn von Kreiensen nach Salzderhelden und zurück unentgeltlich befördert, wenn dieselben im eigenen Dampf laufen und einem Hannoverschen Zuge eingehängt werden. Ist letzteres nicht der Fall, so sind die Diäten und Meilengelder

des Hannoverschen Beamten, welcher der im eigenen Dampfe laufenden Braunschweigischen Locomotive als Führer oder Begleiter beigegeben wird, braunschweigischerseits zu erstatten. Ob die Beförderung im Zuge oder ob Leerfahrt der Locomotive stattfindet, hat der diensthabende Stationsbeamte der Hannoverschen Staatsbahn in Kreiensen bzw. in Salzderhelden in jedem einzelnen Falle zu entscheiden. Bei der Beförderung kalter Locomotiven zwischen Kreiensen und Salzderhelden hat die Braunschweigische Verwaltung für jede Tour drei Mark zu vergüten.

Die Beförderung leerer Braunschweigischer Güter- und Personenwagen zwischen Kreiensen und Salzderhelden unterliegt den Bestimmungen des Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

§ 12.

Vergehen gegen das Bahnpolizei-Reglement, welche auf den Braunschweigischen Bahnhofstheilen vorkommen, werden von der Hannoverschen Verwaltung verfolgt, jedoch zugleich der Braunschweigischen Verwaltung angezeigt werden.

§ 13.

Die Folge der Unfälle trägt diejenige Verwaltung, auf deren Bahnhofstheile sich dieselben ereignen. Die Grenze beider Bahnhofstheile bildet in dieser Beziehung die östliche Kante des Braunschweigischen Perrons bis zum nördlichen Ende dieses Perrons und von da an eine durch den Distanzpfahl der Weiche Nr. 7 mit dem Hannoverschen westlichen Hauptgleise parallel laufende Linie.

Die Untersuchung der Unfälle steht derjenigen Verwaltung zu, welche die Folgen derselben zu tragen hat. Der Regress

wider die etwa schuldigen Beamten und Arbeiter ist dagegen jeder Verwaltung unbenommen.

§ 14.

Der gegenwärtige Vertrag wird zunächst auf die Dauer von 10 Jahren, von dem Tage der Betriebseröffnung der Bahn Salzderhelden-Einbeck an gerechnet, geschlossen. Nach Ablauf dieser Frist steht beiden Theilen eine Revision desselben resp. Kündigung in der Weise zu, daß der Vertrag ein Jahr nach erfolgter Kündigung erlischt.

Auch vor Ablauf jener Frist soll das Verlangen der Revision und eventuell eine Kündigung des Vertrages beiden Theilen im Falle der Weiterführung der Einbecker Bahn oder des Anschlusses derselben an eine andere Bahn zustehen.

§ 15.

Etwaige, aus diesem Vertrage oder über die Ausführung desselben entstehenden Streitfragen zwischen den paciscirenden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden, und zwar in der Art, daß jeder Theil ein der Direction einer im deutschen Reichsgebiet domicilirten Staats- oder Privatbahn angehöriges Mitglied zu Schiedsrichtern ernennt und diese einen Dritten von gleicher Qualifikation sich beiordnen.

Können die Schiedsrichter sich über die Person des Dritten nicht einigen, so soll der Vorsitzende des höchsten Gerichtshofes in der Stadt Hannover angegangen werden, denselben unter Zugrundelegung der vorgedachten Qualifications-Bedingung zu bestimmen.

Wird diesem Ersuchen nicht entsprochen, so entscheidet über den dritten Schiedsrichter das Loos.

Braunschweig, den 4. Juli 1879.

Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. Wolf.

gez. Kummel.

Hannover, den 12. Juli 1879.

Königliche Eisenbahn=Direction.

(L. S.) gez. Schmerfeld.

Vorstehender Vertrag wird hierdurch genehmigt.

Berlin, den 19. August 1879.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage.

(L. S.) gez. **Raymund.**

Vertrag

betreffend den

Betrieb auf der Strecke Goslar-Bienenburg der
Hannoverschen Staatsbahn durch die Braunschweigische
Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover, unter Vorbehalt der Genehmigung des Königl. Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig ist über den Betrieb auf der Strecke Goslar-Bienenburg folgender Vertrag geschlossen worden.

§ 1.

Grundprincip der Vereinbarung.

Die Braunschweigische Eisenbahn-Verwaltung übernimmt den gesamten Betrieb der Goslar-Bienenburger Eisenbahn. Sie wird denselben mit der gleichen Sorgfalt führen, wie den Betrieb ihrer eigenen Bahnen. Die Einnahmen der Bahnstrecke einschließlich der Intradem an Pacht, Miethe u. werden zwischen beiden contrahirenden Verwaltungen nach näherer Bestimmung des § 11 vertheilt und erfolgt die Entschädigung der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Betriebsunkosten nach dem eben daselbst angegebenen Maßstabe.

§ 2.

Umfang der beiderseitigen Leistungen (§ 2—4).

Die Braunschweigische Eisenbahn-Verwaltung übernimmt auf ihre Kosten:

1. Die Geschäftsleitung, namentlich alle Verhandlungen mit den Behörden, mit anderen Eisenbahn-Verwaltungen und dem Publicum, das Rechnungswesen, die Ertheilung der Instructionen an die Beamten und Überwachung der Letzteren.
2. Die Unterhaltung und Erneuerung der Bahn nebst Zubehör.
3. Die Stellung und Unterhaltung des Betriebmaterials an Locomotiven, Wagen und Zubehör.
4. Den Transport- und Expeditionsdienst, den Telegraphendienst und die Bahnbewachung.
5. Die Anstellung und Besoldung aller für die Goslar-Bienenburger Bahn erforderlichen Beamten und die Annahme und Bezahlung des nöthigen Hülfspersonals und der Arbeiter.

Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn führt mithin den Betrieb mit ihren Betriebsmitteln und Beamten unter Bestreitung aller Betriebskosten.

§ 3.

Die Hannoversche Staatsbahn übernimmt während der Dauer des Betriebsvertrages alle als nothwendig sich erweisenden Erweiterungen der Goslar-Bienenburger Bahn mit Ausnahme solcher auf den Bahnhöfen Goslar und Bienenburg, indem man beiderseitig annimmt, daß Erweiterungen auf diesen beiden Bahnhöfen während der oben angegebenen Zeit durch den Betrieb der Goslar-Bienenburger Bahn nicht bedingt werden.

Eine erforderlich werdende Erneuerung der jetzigen provisorischen Locomotiv- und Wagenschuppen, sowie der Wasserstation auf Bahnhof Goslar soll, wenn thunlich, bis zur Herstellung der im § 14 erwähnten Bahnlinien hinausgeschoben werden. Sollte früher eine Erneuerung sich als nothwendig erweisen, so trägt die Hannoverische Verwaltung die Kosten allein, andernfalls tragen dieselben die beiden Verwaltungen gemeinsam nach dem Maße der Benutzung für die beiderseitigen Linien.

§ 4.

Die vom Bahnbetriebe etwa zu zahlenden Communalsteuern werden von der Bruttoeinnahme abgesetzt.

§ 5.

Generelle Geschäftsleitung: a. Fahrplan.

Die Feststellung des Fahrplans der Goslar-Bienenburger Bahn erfolgt durch die Braunschweigische Verwaltung in der Weise, daß zwischen Bienenburg und Goslar in beiden Richtungen täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung abgelassen und, soviel als thunlich, an die Züge der Braunschweig-Harzburger Bahn angeschlossen werden. Die Anordnung von Extrazügen steht der Braunschweigischen Verwaltung allein zu. Dieselbe wird jedoch etwaigen, von der Hannoverischen Verwaltung in Beziehung auf den Fahrplan und die Einrichtung von Extrazügen ausgesprochenen Wünschen thunlichst entgegen kommen.

§ 6.

b. Tarif.

Die Feststellung der Fahrpreise für die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh u. u. hat möglichst in Uebereinstimmung mit dem auf der Braunschweigischen Bahn bestehenden Tarife im Einvernehmen beider Verwaltungen zu er-

folgen. Etwaige Meinungsdivergenzen unterliegen der Entscheidung des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Im Ubrigen steht die Verkehrsleitung der betriebsführenden Bahnverwaltung allein zu.

Alle zum Zwecke des Betriebes und der Unterhaltung der Bahn auf derselben zu transportirenden Beamten, Arbeiter, Materialien, Geräthe und Fahrzeuge werden frachtfrei befördert.

§ 7.

c. Signalwesen, Reglements, Instructionen etc.

Das Signalwesen wird in gleicher Weise wie auf den übrigen Braunschweigischen Eisenbahnen gehandhabt. Die sonstigen Dienstinstructionen aller Art sollen dieselben sein, welche für die Braunschweigischen Eisenbahnen zur Anwendung kommen, insoweit nicht besondere Abweichungen davon für die Goslar-Bienenburger Bahn unter beiden Verwaltungen vereinbart werden.

Der Erlass aller Dienstvorschriften, einschließlich der Tarife und Fahrpläne, erfolgt durch die Braunschweigische Verwaltung. Die Tarife und Fahrpläne bilden einen Theil der Tarife und Fahrpläne für den Braunschweigischen Verkehr.

§ 8.

Rechnungswesen.

Das Rechnungswesen bleibt ein Theil des Braunschweigischen Rechnungswesens.

Die Controle des Rechnungswesens der Stationen liegt der Braunschweigischen Verwaltung ob. Die Braunschweigische Eisenbahn-Verwaltung wird über den Verkehr zwischen Braunschweigischen und Hannoverschen Stationen einerseits und den Stationen der Strecke Goslar-Bienenburg andererseits monatliche Abrechnungen aufstellen und außerdem, wie bisher, über

den Verkehr der Strecke Goslar-Bienenburg mit anderen Bahnen monatliche Extracte an die Betriebscontrolle in Hannover einsenden.

§ 9.

Bahnunterhaltung.

Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Goslar-Bienenburger Bahn in ihrem gegenwärtigen Zustande.

Als zur Bahn gehörig sind anzusehen:

Die Gleise mit Weichen, Drehscheiben, Übergängen, Brücken, Durchlässen, Canälen u., Böschungen und den Betungen, die Bahnhofsanlagen an Rampen, Perrons, Wegen, Verladungseinrichtungen, die Bahnhofsgebäude mit vollständiger innerer Einrichtung, namentlich mit dem für die Wartezimmer erforderlichen Mobiliar, endlich die zum Zwecke des Telegraphendienstes erforderlichen Anlagen und Apparate.

Die Geräthe für den Expeditions-, Transport- und Bahnunterhaltungsdienst werden von der Braunschweigischen Verwaltung beschafft.

Sobald der Vertrag perfect geworden ist, wird das vorhandene Bahn-Inventarium einer eingehenden Revision unterzogen.

Bahnbeschreibung und Inventar werden in doppelter Ausfertigung aufgestellt, und von den speciell hiermit beauftragten beiderseitigen Beamten durch Unterschrift anerkannt. Etwa im Laufe der Zeit erforderlich werdende Berichtigungen der Bahnbeschreibung oder des Inventars sollen in gleicher Weise beiderseits anerkannt werden.

Die Unterhaltung der Bahn, der Nebenanlagen und aller sonstigen Gegenstände wird von der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung in der Weise besorgt, dass, abgesehen von der ordnungsmässigen Abnutzung, alles in demjenigen Zu-

stande erhalten wird, in welchem es übergeben ist. Änderungen in den Constructionen oder Ersatz einer Einrichtung oder eines Gegenstandes durch eine verschiedene Einrichtung oder einen verschiedenen Gegenstand sind nur mit Zustimmung der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung zulässig.

§ 10.

Befugnisse der Braunschweigischen Bahn-Verwaltung hinsichtlich der Bahnunterhaltung.

Die Braunschweigische Bahnverwaltung ordnet innerhalb der vorbezeichneten Grenzen die erforderlichen Reparaturen und den Ersatz selbst an. Diejenigen Ersatzstücke, welche die Braunschweigische Verwaltung nicht in ihren Magazinen besitzt und nicht selbst ohne unverhältnismäßige Kosten herstellen lassen kann, wird die Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung gegen Berechnung des Selbstkostenpreises auf Anfordern liefern, auch von solchen der Braunschweigischen Verwaltung einen entsprechenden Vorrath überweisen, über dessen Verwendung Nachweis geführt werden soll.

Die aus der Bahn entfernten abgängigen Gegenstände verbleiben der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung bleibt unbenommen, von dem Zustande der Bahn und der Nebenanlagen von Zeit zu Zeit durch einen ihrer Beamten Kenntniss zu nehmen.

§ 11.

Entschädigung für Betriebsführung.

Für die nach dem Vorstehenden von der Braunschweigischen Verwaltung übernommenen Leistungen erhält dieselbe alljährlich:

1. Eine Pauschalsumme von 52,500 Mark in Worten:
»Zwei und Fünfzig Tausend Fünfhundert Mark«.

2. Von den nach Abzug der vorgedachten Pauschalsumme und der in Gemäßheit des § 4 zu zahlenden Steuer verbleibenden Bruttoeinnahmen:

- a. 70 Procent, wenn die ganze Bruttoeinnahme 150,000 Mark jährlich oder weniger beträgt,
- b. je 1 Procent weniger als 70 Procent für je 6000 Mark Mehreinnahme über 150,000 Mark, so daß bei einer Bruttoeinnahme von 210,000 Mark der Procentsatz auf 60 Procent herabsinkt,
- c. weniger als 60 Procent der Bruttoeinnahme erhält jedoch die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft auch dann nicht, wenn die Bruttoeinnahme die Summe von 210,000 Mark übersteigt.

Die Abrechnung und Saldirung erfolgt alljährlich beim Schlusse der Betriebsrechnung der Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung.

§ 12.

Unfälle.

Die durch Betriebsunfälle erwachsenden Kosten werden von beiden Verwaltungen je zur Hälfte getragen, die durch höhere Gewalt an der Bahn entstehenden Schäden, sowie die durch Brand entstehenden Schäden an Gebäuden, fallen dem Eigenthümer zur Last.

§ 13.

Auskunft über die Betriebsführung.

Die Braunschweigische Verwaltung wird der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung jede Auskunft über den Betrieb der Bahn ertheilen, gewünschten Falls auch die Einsicht in die betr. Acten, Register, Rechnungen u. jederzeit gestatten. Außerdem wird sie der Hannoverschen Verwaltung auf An-

fordern gestatten, durch einen bestimmt zu bezeichnenden Beamten Kenntniß von dem Betriebe der Bahn und Einsicht aller Register, Extracte, Rechnungen u. zu nehmen.

§ 14.

Dauer der Vereinbarung.

Diese Vereinbarung beginnt mit dem 1. Januar 1880 und tritt an die Stelle des unterm 16. Februar 1866 von der vormaligen Königlich Hannoverschen General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen mit der Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Eisenbahn- und Postdirection geschlossenen Vertrages. Dieselbe wird unter der Voraussetzung geschlossen, daß die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft die nachgesuchte Concession zum Bau und Betriebe der Eisenbahnen von Langelsheim nach Goslar und von Goslar nach Grauhof Seitens der Königlich Preussischen und Herzoglich Braunschweigischen Regierung erhält. Falls die hierauf bezüglichen zur Zeit schwebenden Verhandlungen nicht zum Ziele führen sollten, steht jedem der beiden Contrahenten das Recht zu, diesen Vertrag mit einer vom nächsten Quartalsersten beginnenden sechsmonatlichen Frist zu kündigen.

Abgesehen von diesem Falle ist der Vertrag während der Dauer von fünfzehn Jahren unkündbar.

§ 15.

Rückgabe der Bahn bei Beendigung des Vertrages.

Bei Ablauf des Vertrages giebt die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft die Bahn nebst Zubehör in demjenigen Zustande zurück, in welchem sie dieselbe übernommen hat, wobei jedoch die durch den Zeitablauf herbeigeführte ordnungsmäßige Abnutzung berücksichtigt wird.

§ 16.

Bahnhof Goslar (§ 16—18).

Die Königliche Eisenbahn=Direction zu Hannover erklärt sich für den Fall, dass die Braunschweigische Eisenbahn=Gesellschaft die Concession zur Ausführung der beiden vorgedachten Strecken erhält, damit einverstanden, dass die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn=Gesellschaft den Bahnhof Goslar auf ihre Kosten nach dem zu vereinbarenden Project erweitert und umgestaltet. Die Braunschweigische Eisenbahn=Gesellschaft wird Eigenthümerin der von ihr beschafften Erweiterungsanlagen und der auf dem Grund und Boden der Hannoverschen Staatsbahn angelegten neuen Gleise (jedoch nicht der daselbst umgestalteten oder verlegten Gleise) und der sonstigen darauf errichteten Anlagen.

§ 17.

Die Hannoversche Staats-Eisenbahn=Verwaltung gestattet während der Dauer des Vertrages, ohne besondere Entschädigung der Braunschweigischen Eisenbahn=Gesellschaft die Mitbenutzung des Bahnhofes Goslar zum Betriebe der Goslar=Langelshaimer und Goslar=Grauhofener Bahn.

Die Braunschweigische Eisenbahn=Gesellschaft gestattet dagegen ebenfalls unentgeltlich die Benutzung des von ihr erweiterten Bahnhofes Goslar für die Betriebszwecke der Goslar=Bienenburger Bahn.

§ 18.

Nach Ablauf des Vertrages soll der durch denselben geschaffene äußere Zustand des beiderseitigen Bahnhofes Goslar aufrecht erhalten werden. Über die etwaige Gemeinschaftlichkeit der Benutzung an den Bahnhofsanlagen werden beide Verwaltungen sich verständigen.

§ 19.

Schiedsgericht.

Etwaige Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage oder über die Ausführung desselben entstehen, sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden, und zwar in der Weise, dass jeder Theil ein Directionsmitglied einer im Gebiete des Deutschen Reiches domicilirten Staats- oder Privatbahn zu Schiedsrichtern ernennt und diese einen Dritten von gleicher Qualifikation sich beordnen, unter denen die Stimmenmehrheit mit Ausschluss jedes weiteren Rechtsmittels zu entscheiden hat. Können die beiden Schiedsrichter sich über die Person des Dritten nicht einigen, so soll der Präsident des höchsten Gerichtshofes zu Hannover ersucht werden, denselben unter Zugrundelegung der vorgedachten Qualifikationsbedingung zu bestimmen.

Hannover, den 12. September 1879.

Königliche Eisenbahn-Direction.

(L. S.) gez. **Schmerfeld.**

Braunschweig, den 2. September 1879.

Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

(L. S.) gez. **Scheffler.** gez. **Sildebrand.**

Vorstehender Vertrag wird mit der Maßgabe genehmigt, dass durch die Bestimmungen desselben die etwa von Aufsichts wegen zu treffenden Anordnungen nicht berührt werden.

Berlin, den 2. October 1879.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

(L. S.) gez. **Maybach.**